GERHARD HARMUTH
Y GEORG SCHWALBE

El "GRAF SPEE" EN EL MAR

De Kiel a Punta Del Este

LAS AVENTURAS DEL FAMOSO ACORAZADO ALEMAN Y SU TRA-[illegible] FIN EN EL RIO DE LA PLATA

GERHARD HARMUTH

Y

GEORG SCHWALBE

EL "GRAF SPEE" EN EL MAR

(DE KIEL A PUNTA DEL ESTE)

SUREDA
LIBRERIA
ARENAL GRANDE 1379
TEL. 48 54 15
MONTEVIDEO

EDITORIAL HAZ

BUENOS AIRES

TÍTULO DE LA OBRA EN ALEMÁN

RAIDER "SPEE"

TRADUCCIÓN DIRECTA DEL ALEMÁN

POR JOSÉ NOVO CERRO

Primera edición: Abril de 1954.

Segunda edición: Noviembre de 1954.

Queda hecho el depósito que establece la ley 11.723

Es propiedad exclusiva de sus editores. - Buenos Aires

Dedicada a nuestro extinto comandante y a los camaradas que cayeron en la batalla.

INTRODUCCION

PARA dar a Alemania un acorazado pesado que de acuerdo con las estipulaciones del tratado de Versalles no debería sobrepasar las 10.000 toneladas, era necesario aunar una poderosa artillería, gran velocidad y el mayor radio de acción posible. Los perfeccionamientos aportados a los motores Diesel y sus ventajas frente a las máquinas de vapor de aquella época, su economía, su fácil servicio, el corto tiempo necesario para arrancar, así como el poco peso por caballo, decidieron el problema a su favor. Ocho motores Diesel, a doble efecto y a dos tiempos, de 7.000 caballos cada uno, daban a la embarcación una velocidad de 28 nudos. El espacio libre restante, después de deducir la pesada coraza, estaba destinado a la artillería, extrapesada para este acorazado.

Esta solución, así como la estrecha combinación de varios récords técnicos, dentro de aquel espacio que escasamente contaba con 10.000 toneladas, condujo a que estos barcos, 'Deutchland", "Admiral Scheer" y "Admiral Graf Spee", fueran conocidos en el exterior con el apodo de "acorazados de bolsillo". Eran obras maestras de la ingeniería naval después de la guerra de 1914-1918.

Pero, para dar a esos barcos una capacidad mínima de ataque, frente a las embarcaciones enemigas, contra las cuales había de emplearse, se utilizaron en todos los casos, particularmente en la artillería, las más modernas instalaciones automáticas.

La tripulación debía tener un nivel mínimo muy alto de conocimientos técnicos. Por ello, se prefirió comprometer por

largos periodos para el servicio de la flota a trabajadores especializados.

La continua atención y el manejo de una instalación tan moderna representaron, sin embargo, a la larga, para el personal encargado del servicio, un desgaste continuo y una pesada carga. La verificación interna e ininterrumpida de numerosos engranajes, en mutuo juego y de cada parte, exigía dar todo de sí, gastando en corto tiempo a los hombres de mayor energía.

Al estallar la segunda guerra mundial, el acorazado "Admiral Graf Spee" fué enviado al Atlántico entre Africa y América del Sur, para hostigar la navegación enemiga. Su actividad no podía durar mucho tiempo y terminó el 13 de diciembre de 1939 con el combate naval de Punta del Este, cerca de Montevideo, contra tres cruceros ingleses: "Ajax", "Achilles" y "Exeter".

El lector buscará inútilmente las acciones pintorescas y heroicas de los corsarios solitarios de la primera guerra mundial. Pero la actividad, el trabajo diario en una ciudad flotante, llena de máquinas, como ésta, no deja aparecer el aspecto romántico de los antiguos viajes por mar. Pero también en los aparatos y en las máquinas, que zumban y giran, encuentra el observador la belleza, la armonía y el ritmo.

EN LA VANGUARDIA

LA temporada en Binz estaba en su apogeo.

Una multitud abigarrada, tanto por su vestimenta, en la playa o en las calles, así como por su composición, bromeaba, charlaba y reía. Aquellas ratas de tierra adentro se divertían en las llanas playas del Báltico; las bañistas, jóvenes y bellas, estaban siempre rodeadas de un ruidoso enjambre de adoradores.

De repente, se produjo en un punto, entre aquellos bañistas que bromeaban y jugaban con el agua, un nuevo y extraño movimiento; callaron las voces, se formaron grupos, con el índice se señalaba hacia el mar. Se llamó con gritos y ademanes a los amigos que se encontraban alejados, y con los brazos se señalaba hacia algún punto de la superficie del Báltico que brillaba al sol como un espejo. Acudían más y más curiosos. A través de aquella multitud se propagó en unos segundos una noticia sensacional: ¡Allí, se ve un barco de guerra!

Los verdaderos lobos de mar nunca hubieran hecho tanto escándalo por una embarcación militar. Pero aquí se citaban las ratas de agua dulce. Muchos de ellos veían por primera vez un barco de la marina de guerra.

Destacándose como una obscura sombra contra la cegadora luz del sol, apareció el mástil de combate de un barco de guerra que parecía dirigirse hacia la costa en dirección oblicua. Algunos de los bañistas corrieron a sus casetas, y volvieron con prismáticos que, apretados contra los ojos, les

permitían observar la intensa actividad de a bordo. ¿Qué pasaba allí?

Mientras tanto, seguía, en el punto más alto del mástil, el sistema de dirección que avizora todo el horizonte al girar, permaneciendo sólo un corto instante observando la playa. Muy pronto, se pasó revista a aquellas sirenas y se las examinó con cincuenta aumentos. Los tripulantes que estaban a cargo del medidor de distancia no habían dejado de observar el movimiento costero. Pero el servicio y la ejecución de una importante tarea les impidieron seguir soñando con un desembarco. La última orden para el 'Admiral Graf von Spee" consistía en tomar parte en un ejercicio de torpedos.

Sonaron agudamente los teléfonos, las campanas y las órdenes. La tripulación se apresuró a ocupar sus puestos, y pocos minutos después de oírse zafarrancho de combate, se pudo avisar al comandante que todo estaba listo.

El timonel recibió órdenes de virar diez puntos hacia estribor. Se apretaron algunos botones, el timón obedeció, y aquel casco de 10.000 toneladas se colocó en una nueva dirección, gracias a los motores que giraban a un alto número de vueltas. Desapareció de nuestras miradas la playa de Biñz con su divertida y alegre actividad, hundiéndose otra vez debajo del horizonte.

Desde el puente, se ordenó a los tubos lanzatorpedos de popa que se prepararan para utilizar su arma.

Hubo un intercambio de preguntas y respuestas entre ambas secciones, dando finalmente el comandante orden de arrojarlos.

A la voz de mando, se movió un manubrio, el aire comprimido en grandes botellas se apretó contra el torpedo, y con un rugiente silbido se metió en el agua aquella anguila de metal. De un penol del mástil de combate se elevó una bandera de señales. En los botes, destinados a pescar los torpedos, que se encontraban a corta distancia de nosotros, aullaron las sirenas a cortos intervalos; casi como de un salto avanzó uno de ellos, pues era imprescindible no perder de vista al torpedo. Cuanto antes se le pesca, más pronto se le puede preparar para un nuevo ejercicio.

Allá, en la lejanía, el blanco, que esta vez era un destructor, se avistó la señal de haber arrojado el torpedo; los árbitros decidirían si había tocado o había pasado por debajo de la meta.

El bote se acercó al destructor, levantando su proa una gigantesca ola de espuma. Llegó tan cerca de la popa que ambas tripulaciones hubieran podido darse las manos.

Como había terminado ya el tiempo de funcionamiento de los motores del torpedo, éste ascendió a la superficie, haciendo notar su presencia mediante una espesa nube de humo. El bote se detuvo, se colocó un lazo alrededor del torpedo, y al oír las órdenes pertinentes, poderosos brazos de marineros lo metieron a bordo.

La tripulación del acorazado tampoco estaba ociosa. Se dieron nuevas órdenes que equivalían a apuntar hacia otro blanco, 60 grados a la derecha.

Se dispusieron los aparatos de acuerdo con la nueva orden, los encargados de manejar el medidor de distancias hicieron girar sus tornillos. En la sección de cálculos giraban los indicadores sobre una escala, enviando eléctricamente los valores obtenidos a los tubos lanzatorpedos, que giraron los ángulos necesarios.

A través de los teléfonos se anunció que nos acercábamos al blanco.

Por un momento reinó el silencio, después se anunció todo lo contrario.

Desde alguna parte se oyeron en el teléfono unas enérgicas maldiciones al uso de marineros. El medidor de distancia estableció otra vez la separación e insistió nuevamente en que nos alejábamos del blanco.

Los tubos rectificaron su ángulo, el blanco quedó en la cruz y nuevamente cayó un torpedo al agua.

—¡Vaya! ¡Uno de los que vuelven!

Con el silbido típico de la pequeña máquina, corría el torpedo por la superficie del agua, lanzando delante de él hacia el cielo un chorro de líquido de una altura aproximada de un metro, que parecía el bigote de algún monstruo marino.

A bordo se produjo gran excitación. ¿Quién tiene la culpa?

¿No se habían dispuesto adecuadamente los timones de profundidad del torpedo antes de lanzarlo, o se trataba de un defecto de construcción? Desde el puente, numerosos ojos vigilaban atentamente aquella anguila veloz. ¡Pobres de nosotros si resultara ser uno de esos torpedos que luego de describir un círculo caen sobre la embarcación desde la cual han sido arrojados!

Se hubiera perdido una pequeña maravilla de la técnica que cuesta alrededor de 15.000 marcos. Tanto el oficial de navegación como el timonel hubieran estado prontos inmediatamente para cumplir las órdenes pertinentes: dar vuelta.

Felizmente, nuestro torpedo no resultó ser de esa clase; después de algunas señales al bote encargado de recogerlo, sus tripulantes pudieron encontrarlo y meterlo en su embarcación.

De repente, salió del agua una música infernal: aullaron las sirenas de vapor y los silbatos de aire comprimido, las voces de bajo profundo desaparecieron tapadas por las más altas de los destructores y de los torpederos. Podría creerse que se habían desencadenado las furias del averno. Los comandantes y los oficiales de navegación observaron los relojes; pocos minutos después se explicó el misterio; por los teléfonos se transmitió la orden de terminar el ejercicio y de abandonar los puestos de combate.

Las hélices de nuestro barco disminuyeron su número de revoluciones, volviendo a las necesarias para la marcha económica; los botes encargados de recoger los torpedos nos saludaron con un alegre "¡Hasta el lunes!", y nuestra tripulación pensó en el próximo desembarco.

Más de uno entre nosotros soñó con Binz y sus bañistas. De repente, callaron los motores y desde el puente se ordenó soltar el ancla.

Con un intenso ruido, arrastró el ancla la pesada cadena del escobén y se enterró en el fondo.

Nos encontrábamos un poco desviados frente a Binz. De cuando en cuando, un viento suave nos traía sonidos aislados del atronador espectáculo. No bien hubo terminado el baldeo, se desprendieron los primeros botes del embarcadero y llegaron, trayendo visitantes a bordo.

Las embarcaciones para viajeros iban y venían continuamente con nuevos visitantes, que algunos marineros conducían a través de los corredores del barco, para caer a los pocos minutos, desde todos los rincones, en la cantina. Aquellas ratas de tierra querían probar a toda costa la cerveza de a bordo; al marinero le gusta más tomarla en tierra.

Se hacían nuevas amistades, bautizándolas con medio litro de cerveza; era enorme la venta de recuerdos. Pasaban las horas como el viento; pero la voz del contramaestre, que ordenaba a los visitantes que abandonasen el barco, dió a entender a todos cuán rápido había pasado el tiempo. En seguida, se pidió el último litro de cerveza, se dió el postrer apretón de manos y desde la pasarela los que habían sido huéspedes de nuestro barco dieron a sus nuevos amigos el saludo final. En cuanto lo permitían las luces de a bordo, se saludaba con los sombreros a los marineros que se encontraban de pie detrás de la barandilla. Alguno habría formulado una pregunta curiosa, otro visitante habría expresado su preocupación sobre la situación general y hubiera querido conocer nuestras ideas. Nosotros tampoco sabíamos mucho, lo único que sabíamos era que nos encontrábamos haciendo un ejercicio con torpedos.

Pronto terminó el domingo, con sus cortas horas de permiso en tierra; poco antes del alba se dió la orden de levar anclas. Cuando las ratas de tierra estaban pensando en levantarse, había desaparecido ya la playa detrás de nosotros, en la niebla matinal, y todo el barco estaba entregado al trabajo duro.

Nuestra embarcación tenía hoy ante sí la tarea de ser un blanco; tomarían parte en el ejercicio táctico también los submarinos. Subieron a bordo los árbitros; se siguió trabajando y maldiciendo; se producían equimosis, y el que no prestaba atención se apretaba los dedos en algún mecanismo. Se oyeron algunas exclamaciones de enojo y más de uno se tragó una maldición. De cuando en cuando, se veía el periscopio de un submarino, se observaban burbujas de aire, algunas aisladas, otras formando un hongo gigantesco que saltaba hacia el cielo; se veían los torpedos, con la cabeza iluminada, que pasaban por debajo de nosotros. "¡Ese nos hubiera tocado!"

Pasaron los días, entre el ritmo del ejercicio con su apresuramiento, con la dificultad de hacerse entender por las otras embarcaciones que tomaban parte en él, con las discusiones y las nuevas disposiciones de combate, los aullidos de los botes destinados a pescar los torpedos, las reuniones de todas las noches y las conferencias para organizar el trabajo del día siguiente. Pasó así la primera mitad de la semana; hasta el jueves no se había producido ningún cambio.

Durante la mañana del viernes, el tiempo fué singularmente bueno. En la tarde de aquel mismo día, los telegrafistas captaron un telegrama dirigido al "Spee", se miraron asombrados y exclamaron:

—¡Vaya! ¿Quién sabe?

Por el correo neumático se envió el despacho al comandante, por todo el barco corrieron nuevas órdenes, los reflectores iluminaron las aguas; en el tope aparecieron las banderas de señales; por onda ultracorta, se avisó a los otros participantes del ejercicio que nuestro barco dejaba ya de tomar parte en él.

Serio el rostro, con el despacho en la mano, impartió el comandante las nuevas órdenes, según las cuales debíamos interrumpir el ejercicio y tomar rumbo a Wilhelmshaven.

Todavía, mientras los marineros recogían las vergas, mientras los tripulantes ataban los botes, y se engrasaban y guardaban los torpedos, mientras se limpiaban los tubos de lanzamiento, giró la afilada proa de nuestro barco, resonó el timbre del telégrafo de la sala de máquinas, girando su aguja a derecha e izquierda, aullaron los motores, y a gran velocidad avanzamos hacia Kiel y el canal que une el Báltico con el mar del Norte.

Se anunciaban grandes acontecimientos; a través de todo el barco se oían ansiosas preguntas que preocupaban al comandante. ¿Qué tormenta se cernía sobre el horizonte político? ¿En qué vendría a parar la cuestión de Danzig? ¿Podría el canciller alemán una vez más disipar por medios pacíficos las dificultades que otros Estados veían en nuestra política?

Nosotros éramos sólo soldados y teníamos que cumplir

nuestras órdenes. Si nos preparábamos, deberíamos cumplir nuestro deber, lo cumpliríamos, aunque llegase a ser en serio.

En el otro extremo del Canal se detuvieron los motores, y nuestra pesada embarcación se metió en las esclusas, arrastrada por los remolcadores que aullaban y echaban humo, tanto, que espesas nubes nos cubrían. Arrancaron otra vez los motores y seguimos nuestro viaje, como lo ordenaba el despacho.

Nuestra llegada era conocida ya en Wilhelmshaven. En el Arsenal se habían tomado las precauciones necesarias. Apenas habíamos entrado al puerto, cuando nos metieron en un dock. Nos esperaban largas columnas de trabajadores, armados con toda clase de herramientas. El capataz del dock estableció la situación del barco y dió las órdenes pertinentes. Resistentes cuerdas fijaron nuestra embarcación y empezó a descender lentamente el nivel del agua. Veinte minutos después podía ya pasarse por debajo de la quilla: nuevo Hércules que tenía sobre sus hombros 10.000 toneladas.

Callaban los motores del barco. Se establecieron conexiones con la central eléctrica de la ciudad, con los teléfonos, con el agua; se nos suministraba vapor por una canalización. Se golpeaba el casco, se le cepillaba, se arrancaba la pintura vieja, arrastrando al mismo tiempo el orín. La próxima columna de trabajadores dió al barco una nueva capa de pintura, utilizando grandes pinceles; las hélices arrojaban sombras espectrales durante la aurora. A lo largo del barco se detenían camiones y camiones; la tripulación corría y sudaba; zumbaban las grúas al levantar las granadas para meterlas después en las cámaras: En las oficinas del barco hacían un ruido de *staccato* las máquinas de escribir. Todo figuraba en formularios especiales. Se anotaba, con su peso, todo tornillo, todo clavo, toda patata, todo barril de cerveza, todo cerdo y todo barril de manteca. Desde proa hasta popa reinaba una actividad incesante. Y sin embargo, en todos los labios, zumbaba la pregunta:

—¿Qué pasa? ¿A dónde vamos?

Se oían rumores y sospechas.

—¡Nos mandan a Noruega!

—¡Qué disparate! ¡Vamos al Mediterráneo!

Aquí se dudaba, allí se afirmaba. Durante la noche, la tranquilidad duraba poco, pues afuera seguían su trabajo los martillos. Resonaba el hierro y zumbaban las casamatas.

Al día siguiente, apenas pudimos reconocer nuestro barco. Casi se había terminado de colocar la nueva capa de pintura; sin embargo, el personal técnico se deslizaba maldiciendo por debajo de la embarcación. La tanda nocturna había cubierto también de pintura la membrana de los aparatos de escucha y de ultrasonido. Hubo que eliminarla en seguida.

No tenía fin la columna de camiones que se descargaban; muchos barriles de cerveza desaparecieron dentro del casco. Aquí o allí había un lugarcillo: lo llenaban los recipientes de esa bebida. Más allá quedaba un nicho, se amontonaban cajones de botellas. Los depósitos de carne y harina parecían a punto de estallar; se llenó la cantina, nadie pareció darse cuenta que era domingo.

Esa misma noche salimos del dock y nos colocamos en uno de los muelles; se arrimaron las barcazas, que llenaron nuestros depósitos de combustible; además cargamos cartuchos.

Aquellos de nosotros que se tenían siempre por muy cuidadosos enviaron a sus domicilios todos los objetos de valor o papeles de importancia que tenían en su poder, pues nadie podía saber lo que iba a ocurrir. El Arsenal examinó nuestras cadenas y vergas; nos enteramos entonces que el comandante estaba en Berlín.

"Se han dado órdenes de estar prontos para zarpar el lunes a las 18 horas."

Tantas cosas había que prepararse que esa fecha se acercó con la velocidad del viento. Volvieron aquellos tripulantes que estaban casados. Negros remolcadores que echaban humo por sus chimeneas colocaron nuestro barco en el medio y lo condujeron a través de las esclusas. En los muelles se había reunido una grandiosa multitud. Los familiares de los tripulantes saludaban por última vez.

El "Spee" alcanzó la velocidad económica, salió del Jadebusen y Schlicktau, cubiertos de polvo, con su ruidoso movimiento de puertos y astilleros que quedaron detrás de nosotros.

Ya aquella marea humana se había convertido en una mancha, sólo los pañuelos permitían sospechar un movimiento. Pronto, en la niebla, aparecieron las típicas grúas de los astilleros; quedó atrás Schilligrede, atravesábamos las aguas del Elba. Zumbaban uniformemente los motores, música que debía acompañarnos durante mucho tiempo, hasta convertise en una amiga. Temblaba el barco al pulso de los cigüeñales hasta lo más alto, hasta la cofa del trinquete.

Todavía ignorábamos lo que pasaba. El personal de artillería tomó su guardia, se anunció revista para la mañana siguiente en presencia del comandante y se ordenó a los polvoristas que prepararan las granadas, sin olvidar la munición de saludo, pues pasaríamos a través de los campos de maniobras de la flota inglesa y debíamos estar prontos para proceder cortésmente.

Por encontrarnos en maniobras, se estableció a bordo un sistema anólogo al del tiempo de guerra. Tuvimos que aceptar muchas novedades desagradables. Ante todo, hacían sólo tres guardias diarias, en lugar de las cuatro de épocas normales. Eso significaba que cada tripulante tenía guardia todos los días y que no se podía dormir una noche entera.

Se emprendieron trabajos complementarios, que se terminaron mucho antes de lo que se pensaba; crecía la confianza en nuestro comandante. Tenía ahora nuestro destino en sus manos y cada tripulante ponía su confianza en él, por el modo tranquilo y superior con que hacía todo, cualidades, que cada uno de nosotros había tenido ya ocasión de admirar. El capitán de marina Hans von Langsdorff conducía hacia lo desconocido a una tripulación que tenía fe en él y en la que él podía confiar. Todos habían entendido la necesidad de amplia colaboración que debía reinar entre nosotros, idea que nos encerraba a todos, tripulantes y oficiales, en un estrecho círculo.

Tranquilamente gobernaba el timonel, tranquilamente cortaba las aguas el "Spee"; 36.000 caballos conducían nuestro barco hacia adelante. Parecía como si el mar del Norte no supiera cuál había de ser nuestro destino y esperara junto con nosotros silenciosamente la orden de reunirse para oír al comandante, tan tranquilas y llenas de expectación eran sus aguas.

Cambiamos el uniforme, pues ya se había impartido la orden de reunirse, nos presentamos, se enunciaron en voz alta las divisiones, agradeció el comandante, y se acercó al micrófono, mientras un millar de pares de oídos pendían de sus labios:

"Nadie sabe lo que ocurrirá en los próximos meses. Por ahora nuestra tarea consiste en ocupar posiciones de avanzada. Cada uno de los tripulantes de este barco sabe lo que eso significa. Una de las primeras cosas que hay que hacer es mantener los ojos abiertos. Supongo que todos comprenderán que, en lo posible, debemos ser los primeros en avistar a los otros. Que cada uno cumpla su deber sin nerviosidad; esperaremos la marcha de los acontecimientos. Cuando llegue la hora, sé que el "Spee" no se avergonzará ante las otras escuadras."

Siguieron las palabras acostumbradas y los hurras.

Mientras nuestro comandante hablaba, se deslizaba nuestro barco a través de las aguas; sólo entonces notamos que las hélices giraban con un número menor de revoluciones por minuto, como si el casco, como si todo el metal, quisiera oír su destino de labios de nuestro jefe.

Nos sentimos más tranquilos después de las explicaciones del comandante. Durante la próxima guardia que debía ocupar posiciones en todo el barco, algunos dieron rienda suelta a los recuerdos. Se repetían las palabras del abuelo, que en el año de la nanita . . . ; otros recordaban los libros de historia de la marina o de piratería. En una palabra, se soñaba.

Nos preparábamos para una nueva tarea; era fácil notarlo por las guardias. Ya no se podía dormir la noche entera; pronto pudo observarse que los tripulantes dormían profundamente en todas las posiciones imaginables. Es imposible darse una idea de las extrañas circunstancias en que puede dormir un hombre cansado.

Las órdenes insistían en que no se nos debía ver ni oír. ¿Había pasado inadvertida nuestra partida? Algunos telegrafistas tenían descanso, pues no transmitíamos.

En cambio, funcionaban todos los receptores de que disponíamos, pues era necesario "observar".

A los pocos días, ya nos habíamos acostumbrado al nuevo orden de cosas; el mar del Norte quedaba detrás de nosotros y el Atlántico empezaba a hacer notar su presencia. Frente a la costa de Noruega, la proa se dirigió hacia Occidente; poco después nuestro barco empezó a bailar. Descendió la temperatura. Nuestra embarcación se ladeaba y pateaba en el largo mar de fondo del Atlántico. Refrescó el viento al aumentar su velocidad, por lo que nos vimos obligados a sacar a relucir la ropa de abrigo. En la cubierta superior, la ropa de agua era la única vestimenta posible. La tormenta silbaba y aullaba en las antenas del telégrafo, una lluvia fina saltaba hasta el puente de mando, dejando una costra salada en los rostros de los hombres de guardia: las olas, coronadas de espuma, se arrojaban sobre cubierta y estallaban en los rompeolas desde los cuales caía el agua haciendo un ruido como de gárgaras.

Los soldados que habíamos tomado a bordo muy poco tiempo antes tuvieron momentos muy difíciles durante este su primer viaje por mar. No había lugar del barco que estuviera quieto un segundo. Los marineros experimentados, para los cuales el mareo era un recuerdo juvenil, se aferraban a las cuerdas de seguridad, tendidas sobre la cubierta superior; a sotavento se amontonaban los penitentes que por primera vez entregaban su ofrenda a Neptuno, el dios del mar.

El barco viró hacia el sur, metiéndose en la tormenta. Las olas nos tomaban de través, por la proa teníamos la tormenta. ¿Quiénes creían que no podía ser peor? Ahora empezaba de veras aquella danza infernal.

Más de uno de los que tenían que traer la comida, la dejaban escapar de entre las manos por la escotilla, y para rémate de fiesta iban a dar poco después con la nariz dentro de ella. Sus camaradas maldecían. En la popa, cada uno pensaba para sí: "¿Quién será hoy el que no podrá comer? ¡Qué me entregue su pedazo de carne!"

En medio de este desencadenamiento de las fuerzas naturales, resonaron de repente las campanas de alarma: "¡Hombre al agua!". La tripulación echó a correr hacia cubierta.

"¡Atención!" "¡Tripulación de salvamento!". Todos deben acatar esa orden y, por muy alto que sea su grado, dejar pasar a los tripulantes, pues está en peligro una vida humana.

Cayó por la popa. Las olas habían golpeado tanto que se soltó el estopor. Cada uno de los eslabones pesa 35 kilos. Significaría una desgracia si diez metros de cadena del ancla se soltasen y golpeasen sobre el puente. Podrían abrirse las planchas, romperse la cadena y desaparecer el ancla. Era necesario estirar otra vez el estopor.

La tripulación se aferró a las cuerdas, se avanzaba, agarrados a ellas. El suboficial necesitaba un espacio grande para moverse. Se soltó de la amarra y se plantó sobre el cabrestante del ancla, pues el agua arrastraba fácilmente un hombre; pero allí detrás de los rompeolas parecía estar seguro. De repente, cuando descendía la proa, una ola gigantesca cayó sobre el barco, saltó la espuma hasta la altura de una casa; el agua caía rezumbando y aullando. Los marineros fueron arrastrados, se agarraron nuevamente a las cuerdas, pero el suboficial había desaparecido. Allí en el agua flotaba todavía. Inmediatamente, se oyó gritar: '¡Hombre al agua!"

Con la rapidez del rayo, se esparció aquel grito por el barco. En la toldilla, la guardia arrojó un salvavidas, reconociendo en el oleaje, cubierto de blanca espuma, un punto obscuro que se movía. Resonaron los timbres de alarma, viró el timón, girando el barco.

El personal destinado a embarcar en los botes intentó lo imposible, arriesgado su propia vida, pero nunca pudieron bajar hasta el agua. De repente, una ola levantaba el bote y antes que las jarcias se hubieran corrido, caía nuevamente arrastrándolas, golpeando el casco, a seis metros de altura sobre aquel obscuro valle formado por las aguas. Era imposible; no se podía hacer bajar una embarcación.

Desde el puente podía observarse al suboficial. Luchaba desesperadamente con las olas. Se empapaba la pesada ropa de agua que le atraía hacia abajo; las botas estaban ya llenas de agua. En un momento, pareció que iba a alcanzr el salvavidas. Extendió la mano, pero burlonamente, como si fuera

un juego, una ola lo llevó un metro más allá. Con el rostro desfigurado por el esfuerzo el suboficial siguió luchando, mientras miraba en los ojos a la muerte en las aguas. Las botas, como pesas de plomo, lo empujaban hacia abajo; las olas le arrojaban agua salada en la cara, y desesperadamente buscó aire para respirar.

Con movimientos convulsivos, se movía hacia todos lados aquel cuerpo que se agitaba por la falta de oxígeno; se convirtieron en atormentadores minutos aquellos segundos durante los cuales desaparecía bajo las aguas. Levantar el cuerpo por encima de las olas, llenar una vez más los pulmones hasta estallar con aire.

Allí estaba otra vez el salvavidas. Conteniendo la respiración, esperamos que pudiera agarrarse. Aquella mancha obscura se movía, arrastrada por las olas como una pelota. ¿Podría aguantar todavía cinco minutos? Dentro de muy poco pasaría a lo largo nuestra nave; los marineros estaban prontos con ganchos. El salvavidas bailaba allí, donde nosotros sospechábamos que debía encontrarse su cabeza. Pero ningún brazo se extendía hasta él; nadie apretaba los dedos a su alrededor. Su vestimenta pesada y llena de agua arrastró al suboficial a la profundidad. Ya no sentía nada. Sólo su gorra bailaba sobre las olas al compás de la tormenta.

Se hundieron los palos en el agua, los garfios buscaron frenéticamente. Quizás una ola arrojaría el cuerpo hacia arriba. Pero nada ocurrió. Aquella búsqueda, aquel pescar en la tormenta fueron completamente inútiles.

El barco siguió describiendo círculos, recorriendo la escena de aquel horror. Centenares de pares de ojos se dolían de la forzada atención con la que se los obligaba a recorrer las aguas. Cada uno de nosotros quería descubrir un punto obscuro que se moviera. Tal vez, todavía era posible salvarlo. Pero no se veía nada; el mar no devuelve tan fácilmente a sus víctimas. Se colocó la bandera a media asta. Lentamente cedió el oleaje, lentamente cedió la tormenta, pero ahora era demasiado tarde. Una hora antes, cada uno de nosotros hubiera arriesgado su vida. Mientras tanto, las ninfas bailaban ya en las bodas de su nuevo amante, que ningún hombre vi-

viente puede sobrevivir. Dos días después, el tiempo permitió una revista en cubierta, con la presencia del comandante, durante la cual se guardaron dos minutos de silencio por nuestro difunto camarada.

Durante la búsqueda del suboficial, se reforzaron las guardias y se observó todo el horizonte con reconcentrada atención. Permanecimos cuatro horas en aquel lugar. ¿Habrían notado otros barcos nuestra presencia? ¿Se habría reconocido nuestro propósito, nuestra tarea antes de empezar a realizarla?

Un secreto sentimiento de camaradería se había apoderado de cada uno de nosotros. Tanto los oficiales como la tripulación, tanto en el puente como en las máquinas, cada uno de nosotros dependía de los demás; todos sabíamos que nuestros compañeros hacían todo lo posible, pues si alguien a bordo no efectuaba el servicio poniendo toda su atención en ello, él y los demás sufrirían las consecuencias. Si el telegrafista, que observaba al enemigo con sus "oídos" no escuchaba, durante un minuto, por haberle vencido el sueño, dejando así escapar una importante comunicación, si los observadores en las cofas no veían acercarse al enemigo, si el maquinista no descubría, por el ruido de los motores, el defecto o la descompostura, ese minuto, ese segundo, podía significar una catástrofe para el barco y su tripulación.

El lector se preguntará tal vez si puede ocurrir que un soldado se duerma durante el servicio. Claro está que eso ocurre y ocurrió más frecuentemente de lo que estábamos dispuestos a conceder. No pasaba una noche sin sobresaltos; entre cada dos guardias jamás tuvimos ocho seguidas de sueño. En cuanto empezaba la tarea, bebíamos dos o tres tazas de café fuerte, fumábamos un cigarrillo, castigando así los nervios, y procedíamos a tomar el servicio. En las horas libres se caía uno de sueño y se dormía en cualquier parte. Aunque el suelo vibrara intensamente por el funcionamiento de los motores, se intentaba recuperar lo perdido, sin preocuparse de las sacudidas.

Nuestra embarcación seguía sin tropiezos su viaje al Sur. De repente, resonaron los timbres de alarma. Una excitada advertencia llegó de todos los teléfonos

"¡Submarino a la vista!"

"¡Submarino por babor, hacia adelante!"

Habíamos esperado cualquier cosa menos eso. En unos pocos segundos, toda la tripulación se encontraba en estado de alarma.

¿Cómo era posible que apareciera un submarino por aquellos lugares? ¿De dónde provenía? ¿Estaba por aquí en maniobras la flota inglesa? Los aparatos de medida permanecieron quietos mientras nos acercábamos lentamente. Los aparatos de escucha se habían convertido enteramente en 'oídos", estando dispuestos en la dirección en la que suponíamos se encontraba el submarino. Pero no podía escucharse el ruido de los motores. La central telefónica transmitió que según la sección de escucha en el sector de marras no se oía el más mínimo ruido de motores.

Mientras tanto, nos habíamos acercado al causante de todo aquel alboroto: era una inofensiva y pequeña boya que bailaba sobre las aguas. Sólo Dios sabe de qué puerto se había soltado. Ahora se paseaba por el Atlántico y ponía en conmoción a todo un barco. Se oyó entonces un débil bim, bim, bim. Era una boya de campana que danzaba a merced de las olas.

Nos acercamos. El orín había carcomido la estructura de hierro. No se observaba ningún número, ningún nombre, ningún signo. Se dió orden de suspender el estado de alarma y desfilamos ante aquel solitario y perdido indicador del camino, que dejamos atrás con su monótono bim, bim, bim.

Entretanto, nos habíamos acercado al Ecuador, lentamente, empezó a mejorar el tiempo y a aumentar la temperatura. Pronto pudimos cambiar nuestros gruesos trajes de abrigo por uniformes ligeros y tropicales. Entonces nos enteramos del nombre del barco que debía viajar con nosotros en conserva. Era el "Altmark" que venía de un puerto mejicano.

En los tiempos de la navegación clásica, cuando se navegaba a vela, era casi imposible encontrarse en alta mar de acuerdo con un plan preconcebido. Pero hoy se apalabran los capitanes en la tercera calle, a la izquierda o a la derecha; y

aunque los barcos se dirigieran allí de noche, habrían de encontrarse.

Nuestro piloto era un profeta. Nos aseguró que aquel día a las once encontraríamos al "Altmark". Debía saberlo.

A la hora calculada, anunció el vigía los mástiles de un barco. ¿Sería el que nosotros esperábamos u otro cualquiera? Después de acercarnos lenta y silenciosamente, reconocimos al "Altmark" que trataba de ocultarse tras un jirón de niebla.

Pero ahora los reflectores lanzaron las señales Morse convenidas: "— — . ...", "Gustavo Sofía", la señal que debíamos dar para que nos reconocieran. El "Altmark" se detuvo y pronto estuvimos cerca. Casi en seguida, ambas embarcaciones se encontraron la una al lado de la otra. Ellos lanzaron un bote al agua: su capitán venía a visitarnos.

La llegada de este barco, que había de abastecernos, fué una buena noticia para nosotros, pues de nuevo tendríamos patatas. El aburrimiento por sí solo es ya una cosa mala, pero la monotonía en el plan de comidas es mucho peor. Nunca hubiéramos creído que se podía comer arroz y huevos, huevos y arroz, sin cambio alguno durante verias semanas. Y sin embargo, así habíamos vivido.

Los telgrafistas trabajaban todos los días, tomando las transmisiones periodísticas de la lejana patria, preparando con ellas la 'Gaceta de a Bordo". Pues cada uno de nosotros debía tener la posibilidad y tenía la obligación de enterarse de lo que ocurría. Se incluían también algunas interesantes noticias inglesas. Por ello, durante nuestro viaje, estuvimos siempre enterados de los últimos acontecimientos.

Al mismo tiempo que se dió a conocer la ruptura de las hostilidades, nos enteramos nosotros de la noticia; cuando al día siguiente los altoparlantes anunciaron que debíamos presentarnos en cubierta pára que pasara revista el comandante, cada uno de nosotros, en lo más íntimo, esperó conocer la tarea que debíamos cumplir. Ahora, habría de revelarse nuestro destino. Escuchamos el discurso radiotelefónico del Canciller y su llamado al pueblo alemán, con las razones de nuestro gobierno para dar ese paso. ¿Se apagaría aquella chispa, antes de pasar a mayores, o se convertiría en el primer fuego de una

nueva conflagración mundial? Nuestras esperanzas quedaron amargamente defraudadas, pues en el curso de aquella misma tarde recibimos la noticia de la declaración inglesa de guerra a Alemania.

Nos presentamos de la manera acostumbrada. Todavía no habíamos recibido órdenes exactas respecto a nuestro papel en las hostilidades, por lo que debíamos esperar. En vista de ello, el comandante decidía dirigirse más al Sur, pues en aquellas inmensas aguas cabían perfectamente dos barcos sin que nadie los avistara.

Se reforzó el servicio de vigías, y de noche se estableció el obscurecimiento completo del barco. Sólo aisladas lámparas azules daban luz de tal manera que su brillo no podía observarse de los costados.

Ibamos aproximándonos siempre más al Ecuador. Una camisa de sport y los pantalones correspondientes constituían nuestro uniforme. El hierro del casco adquiría una temperatura insoportable por los rayos del sol, de noche parecía un horno de cocer pan. Se calentaban los motores de los ventiladores, pero el aire frío del mar que enviaban de noche a los dormitorios y otras dependencias eran un continuo riesgo de enfriamiento. Hay una ventaja que es indiscutible en la navegación: faltan los pequeños espíritus molestos de la tierra, no hay moscas ni mosquitos. En cambio, teníamos a bordo otro pequeño amigo corredor, la cucaracha. Muchas horas, que de lo contrario hubieran sido bastante aburridas, las pasamos observando las carreras de esos animalitos sobre la mesa; así algunos perdieron bastante dinero, pues las carreras sin riesgo no son un deporte, aunque se trata de cucarachas.

Al aumentar el desagradable calor, hubimos de pensar en crear alguna posibilidad de refrescarnos. En tiempo de paz, un barco puede permitirse una detención en su marcha, con lo que la tripulación puede bañarse fuera de borda. Pero no nos estaba permitido este placer, pues nos encontrábamos en un barco de guerra y aunque no se hubieran roto las hostilidades, existía el peligro de una conflagración, por lo que se trataba de obrar con cuidado. ¿No podría aparecer un barco justo en el momento en que gran parte de la tripulación

estuviera en el agua, nadando enérgicamente alrededor del barco y sorprendernos antes que nuestros hombres pudieran llegar a bordo? Se hubiera sabido entonces nuestra situación y nosotros preferíamos permanecer en el incógnito.

Se sabe que el hombre desarrolla su inventiva en la necesidad. De hecho inventamos un método de refrigeración que se colocó hacia proa. Una rata de tierra hubiera dicho que en aquella "pequeña cosa" sólo cabía una persona y aun con dificultad. Pero nosotros nos metíamos de a seis, pues cinco podían acurrucarse en el borde y el sexto tenía permiso para sumergirse y mojarse los cabellos. Sin tener en cuenta todas estas dificultades, teníamos una verdadera casa de baños al aire libre asiduamente visitada. Diariamente esperaban casi mil hombres su baño, y el que no desaparecía pronto debajo del agua, metiendo la cabeza en ella, cuando le tocaba el turno, sabía que otro aprovecharía la oportunidad, y que hasta para mojarse el pelo tendría que ponerse debajo de una canilla.

A lo lejos voló una vez una pequeña gaviota, es decir, no, era otra cosa, que desapareció en seguida. Pero de repente atravesó el aire. El vuelo de estos animales es corto, desaparecen al punto. Los inteligentes saben que son peces voladores. Algunos curiosos hicieron la prueba con anzuelos, pero ninguno picó, por distinta que fuera la carnada. De repente, algo voló por detrás de la espalda del pescador; se oyó un golpe y vióse algo que se movía. ¡Un pez volador! Era un pececillo que, en su corto vuelo, no fué a dar al agua, sino sobre las planchas de nuestra popa. De acuerdo con todas las reglas del arte, se mató y se limpió aquel ser acuático. Se le sacó la piel, se le preparó y se le rellenó de paja. Sus aletas delanteras son enormemente grandes, aunque no pueda extenderlas para el vuelo planeado. Ninguno de nuestros "guormets" se atrevió con la carne, que no tiene gusto a nada.

Otro día se posó un albatros sobre nuestra popa. ¡Pobre campeón del vuelo planeado! Seguramente creyó que nuestro barco era una roca, que desgraciadamente se movía y oscilaba, ¡y el pobre animal se sintió tan mal, tan mal! No podía conservar el equilibrio, y sus pies, demasiado pequeños y gráciles para su pesado cuerpo y que han perdido ya la costumbre de

caminar, no le servían para nada, continuamente se caía sobre el puente. Manos bienhechoras lo levantaron. Sus ojos, de ordinario tan claros y agudos, estaban ya llenos de sangre; si aquel campeón del vuelo planeado hubiera permanecido un poco más a bordo sobre las oscilantes planchas hubiera muerto de mareo. Lo arrojamos por la borda. Sacudió su plumaje, los movimientos de la cola, su timón, se hicieron más fuertes, voló, arrancando desde la cresta de una ola, mostrándonos algunos de sus trucos de aviador. Parecía completamente imposible que un cuerpo tan pesado pudiera elevarse y sostenerse en el aire. Durante largo tiempo, aquel campeón del vuelo a vela, rodeó en acrobacia aérea nuestro mástil.

Seguíamos en la estela de espuma que dejaba el "Altmark". Los tripulantes que pertenecían a la parte técnica arrastraron grandes tubos, había que llenar los depósitos de combustible para los motores y habíamos de tomarlo en alta mar.

Sobre el puente se encontraba un medidor de distancias, provisto de un pequeño aparato. Indicaba continuamente la distancia que nos separaba de la proa del "Altmark". Ambos timoneles observaban el curso y la velocidad.

Desde el "Altmark" se largó un grueso y negro cabo que recogimos nosotros, era el tubo de conducción del combustible. Se colocaron los soportes de cables de acero y la línea telefónica; un poco después pudo comunicarse a los jefes de máquinas que la instalación funcionaba.

Las bombas de combustible del barco tanque debían funcionar a pequeña potencia, pues las nuestras eran menos poderosas. Pero, a pesar de todo, nuestros depósitos recibían el precioso líquido por metros cúbicos.

No se emprendió esta operación de abastecimiento porque hubiéramos gastado todo nuestro combustible, sino porque en un barco de guerra se han de tener en cuenta todas las posibilidades. Ciertamente, no se preveía nuestra participación activa en las hostilidades, pero podía ocurrir que alguna vez hubiéramos de huir del enemigo. La carencia de combustible se hubiera hecho sentir en muy desagradable manera en ese caso.

Ambas tripulaciones tenían excitados los nervios, pues ¡pobres de nosotros, si se hubiese roto el tubo de conducción!

Nuestras bombas hubieran arrojado entonces agua salada en los depósitos de combustible y echado a perder algunos metros cúbicos. Con ello, no habría terminado la desgracia: hubiera sido necesario limpiarlo con aceite, trabajo que por efectuarse en una atmósfera de vapores, no estaba al alcance de todos. Habría sido necesario eliminar todo resto de agua y proceder después a llenarlo nuevamente con combustible, ¿Quién podría decir que algún día no habríamos de necesitar urgentemente ese combustible?

Después de llenar nuestros depósitos, se recogieron los cables y el tubo al compás del silbato del contramaestre, mientras el piano de a bordo nos acompañaba rítmicamente.

También terminó este día tan lleno de trabajos; los que no estaban de servicio se reunieron en la cubierta superior, aprovechando el sol de la tarde, que sólo entonces podía aguantarse. Hacia popa tocaba la orquesta de a bordo. A una marcha seguía un melodioso vals, resonaban los cantos populares. Lentamente se hundía el sol por Occidente; brillaban las primeras estrellas, apareciendo siempre otras nuevas sobre el cielo azul obscuro; sin pausa, nuestra proa se dirigía hacia el Sur.

Habían pasado algunos días desde la declaración del estado de guerra y todavía no habíamos recibido órdenes de combate, a pesar de lo cual debíamos enterarnos de lo que pasaba en las cercanías. Por ello, un día se dispuso nuestro avión de reconocimiento sobre su catapulta. Se revisaron cuidadosamente los flotadores, rellenos de combustible, el motor, los cilindros de gas a presión y las cuerdas del mecanismo de arranque, así como la batería del transmisor. Se puso en marcha el arranque centrífugo, arrancó el motor hasta alcanzar lá temperatura necesaria. El piloto y el observador subieron y se colocaron los patines de arranque en su posición extrema. Se midió otra vez la velocidad del viento, se hizo una señal al piloto, y el motor alcanzó su número máximo de revoluciones por minuto. Los tripulantes del avión se afirmaron en sus asientos para poder soportar el choque de partida, se apretaron las palancas que daban rienda suelta al aire comprimido. Aullando y silbando se metió en los cilindros, empujando hacia adelante los patines y arrojando el avión hacia el aire. Al

principio pudo creerse que se caía al agua, pero ya la hélice había apretado una cantidad suficiente de aire bajo las alas. Después de unos pocos metros se elevó la máquina, giró alrededor de nuestro mástil, voló alrededor del "Altmark", y elevándose cada vez más, desapareció de nuestra vista en aquella brillante atmósfera.

Se llenó de gas un globo de goma de un metro de diámetro y se le dejó ascender. Los medidores de distancia de nuestra defensa contra aviones lo persiguieron. Máquinas especiales de esa instalación calcularon los correspondientes valores, se hicieron ejercicios con granadas antiaéreas, se midió la velocidad del viento a diversas alturas. El trabajo se efectuaba con exactitud matemática.

Pero otros dos pares de ojos perseguían el vuelo del globo: eran nuestros meteorólogos. Después de terminado el ejercicio, fueron a buscar los valores establecidos, anunciando entonces el tiempo para el día siguiente y los días próximos. En varias ocasiones, el dios del tiempo se indispuso con nuestros profetas, pues se atrevió a comportarse de manera enteramente distinta de lo pronosticado.

Mientras estuvimos dentro del radio de acción de las emisoras de la Madre Patria, recibimos la carta meteorológica por radio. Pero hacía ya tiempo que habíamos salido de aquella zona, por lo que el pronóstico se basaba sobre muy débiles fundamentos. La determinación del grado higrométrico del aire, que puede establecerse sólo aproximadamente por la velocidad de ascensión del globo, es un factor muy importante para determinar el tiempo en los días próximos. Por otra parte, el tiempo, la temperatura y el grado higrométrico del aire son datos muy importantes para los polvoristas y artilleros.

Habían transcurrido dos horas y se esperaba de vuelta al avión. Hacía ya tiempo que los patines de arranque habían vuelto a su posición, habiéndose abierto los sostenes para el aeroplano. Muchos pares de ojos recorrían el cielo, cada uno de nosotros quería ser el primero en avistar a nuestro halcón.

Apareció la popa. Lentamente viró el casco, recorriendo aquel tranquilo mar de plata. El avión pareció perder altura, elevándose después, el agua salpicaba hacia todos lados. El aire

sacudido por la hélice, lo arrastró, el casco se acercó a la madre, hacia nuestro barco. Giró la grua. El observador descendió sobre las alas, agarró las cuerdas, las ató rápidamente, y lentamente se elevó el pájaro mecánico del agua. Se había detenido el motor. Dispositivos particulares impedían que el aparato se moviese lateralmente, con lo que se evitaba que golpease nuestro casco. Con mucho, con infinito cuidado, colocó la grua su preciosa carga, fijándose otra vez el aparato en cubierta. Había terminado aquel vuelo de reconocimiento. ¿Qué resultados daría?

El piloto y el observador informaron al comandante que detrás de la línea del horizonte habían observado un buque inglés de transporte y un crucero. Como no habíamos recibido órdenes expresas de atacar, se decidió salir de allí. Hubo corto intercambio de ideas con el capitán del "Altmark", se hicieron señales de banderas para desearse mutuamente buen viaje y con cursos distintos emprendieron ambos barcos la ruta del Sur.

Cada día nos acercábamos más a la línea que separa el mundo en dos partes. Desde mucho tiempo antes se habían iniciado los preparativos para el bautismo del pasaje del Ecuador, pues de acuerdo con la tradición, el Señor de las Olas y de los Vientos habría de venir, desde su húmedo reino, a bordo con su esposa y corte, para dirigir personalmente el bautismo. Pues nadie puede pasar la línea ecuatorial sin haber sido bautizado previamente.

Mediante banderas de señales que ondeaban alegremente al viento, se anunció nuestra llegada al Señor de Toda la Humedad, determinando luego con mayor exactitud el punto y la hora en que cruzaríamos la línea. Para guardar las formas y mantener la cortesía, se envió además una invitación.

El viernes 8 de septiembre se dispuso una guardia especial para fijarse en la línea. Como nuestro barco tenía un mástil muy alto, el Señor de los Señores de todas las Profundidades del Mar, así como todos sus colegas, nos permitieron cortarla, debiendo anudarla otra vez detrás del palo mayor.

El contramaestre estuvo de guardia en la popa. Es para no creerlo, pero alrededor de las 10 y 45 apareció la línea. A toda prisa se detuvieron los motores, se levantó el Ecuador y se le

cortó con una tijera. La gente de mar llevó los cabos alrededor del mástil de combate, los ataron, de acuerdo con todas las reglas del arte y los arrojaron nuevamente al agua. Para festejar el acontecimiento se tocó, utilizando para ello todos los instrumentos posibles, siempre que fueran muy ruidosos, la marcha favorita de Neptuno.

A bordo esperábamos todos ansiosamente la aparición de Su Húmeda Majestad. De repente, se oyó a través de todos los altoparlantes la acuosa noticia, según la cual el Señor y Dominador de toda la Humedad corriente y fluyente, habiendo tenido noticia de nuestro viaje y de nuestra difícil tarea, como particular amigo de los alemanes, prescindía de distraer la tripulación con su visita. Por ello, nos permitía a nosotros, paganos sin bautismo, entrar en la parte sur de su reino sin otras ceremonias. Además, si el comandante de aquel buque alemán de guerra considerase necesario cruzar otras veces, se le concedía desde ahora permiso para ello. Había ordenado a sus vasallos que recogiesen la línea. Pero nos encarecía mucho que no estropeásemos, en la medida de lo posible, las piedras miliares de los caminos de los barcos. Luego, cuando se hubiera efectuado el bautismo, nos lo aseguraba por su santa barba, nos premiaría por ello. Por lo visto, este Neptuno era un rey muy húmedo y cortés.

En horas de la noche, cuando las cabezas se dirigían, en cada una de las cubiertas de paseo, ansiosamente y se quería poner la radio para oír noticias, se escucharon las últimas palabras del locutor:

"...Los invitamos a todos al festival de esta noche y deseamos que se diviertan."

Ninguno dejó escapar la oportunidad. Rápidamente se trajeron cinco litros de aquel líquido que sirve para fortalecer el ánimo; en otra parte, se jugaba a las cartas o a los dados; en los rincones, algunos fumaban abismados en sus pensamientos. Tocaba la gran orquesta de la Radio de Berlín. Sonaban los valses y las canciones alemanas, en varias de las cubiertas, se cantaban a coro conocidas melodías de operetas, mientras en otra parte caían las cartas y golpeaban ruidosamente los dados.

Cuando no se transmitía música, el locutor divertía al auditorio. Se le escuchaba con una sonrisa a flor de labios; de repente, todos se asombraban. ¿Cómo sabía el locutor el viaje de nuestro barco? ¿Quién le había referido la supresión del bautismo en el Ecuador? ¿Quién le había contado lo ocurrido a bordo, hasta las pesadas bromas que se gastaron en nuestro barco en los últimos tiempos? Se les tomaba el pelo a personas conocidas por toda la tripulación y que se encontraban entre nosotros. El primer oficial de telegrafistas se puso nervioso. ¿Había telegrafiado alguien sin permiso? ¿Quién pudo haber sido? ¿Qué se había transmitido? ¿Se habrían producido actos de sabotaje a bordo? Se formaron grupos, sacudiéronse las cabezas, creció la longitud de algunas caras, y otras, las más, adquirieron una expresión intensamente seria.

Se llamó al jefe de telegrafistas. Se le buscó por todos los corredores, pero no se le pudo encontrar. El primer oficial de telegrafistas fué a buscardo a su camarote. ¿Qué encontró allí? El jefe de telegrafistas estaba sentado delante de un micrófono conectado con todos los altoparlantes de a bordo y hablaba, imitando la voz del locutor de la Radio de Berlín, con lo cual produjo caras serias y metió miedo a los ánimos apocados. Claro está que este locutor podía relatar todos los acontecimientos de a bordo, entre ellos, la suspensión del bautismo ecuatorial.

SE INICIAN LAS HOSTILIDADES

EL comandante pasó revista en la toldilla. Era el 27 de septiembre de 1939. Se oían toda clase de rumores, pero nadie sabía exactamente lo que había ocurrido y lo que nuestro capitán tenía que decirnos.

Las divisiones se presentaron con muy pocos efectivos, pues se habían dejado dotaciones completas en todos los puntos del barco. A fin resultaba ser cierto. Habían llegado órdenes de atacar. Se comunicó a la tripulación la entrada probable en la región de operaciones. Se advirtió otra vez que se premiaría el primer aviso de un barco mercante enemigo.

Nó nos esperaban batallas, en las que el triunfo hubiese de alcanzar dimensiones apoteóticas; por el contrario, nuestra tarea consistiría en la guerra de corso, difícil y sin gloria, dura, y que se haría sentir sobre el enemigo: No se nos exigía una alta cifra de hundimientos, sino que se esperaba que detuviéramos en aquellas aguas el mayor número posible de barcos enemigos de guerra, durante el mayor tiempo posible. Debíamos provocar pérdidas de tiempo y de materiales, deteniendo parcialmente el tráfico del enemigo.

¿Pudo algún tripulante dudar un segundo sobre lo serio de nuestra tarea? ¿Quién no comprendió las grandes dificultades que habíamos de vencer? Se nos decía que debíamos persistir en nuestra obra tanto tiempo como fuera posible. ¿Cuánto tiempo podíamos permanecer en alta mar? ¿Para cuánto tiempo nos había traído provisiones el "Altmark"?

Todos comprendíamos la importancia de nuestra tarea, a pesar de lo cual las palabras de nuestro comandante nos daban

que pensar. Se nos había enseñado en la escuela que Inglaterra debe recibir diariamente en sus puertos una gran cantidad de barcos, si no quiere morirse de hambre. Sin embargo, en esta empresa nuestra tarea no era la más difícil, pues ésa recaía sobre otros hombros. Pero todos conocíamos al hombre bajo cuyas órdenes nos encontrábamos y sabíamos que nuestro capitán podía exigir de nosotros lo que quisiera. Cuando él nos repitió el viejo proverbio según el cual muchos perros son la muerte de una liebre y que de todas maneras algún día habíamos de entrar en combate, nos encontramos bajo el sortilegio de sus palabras, nos encontramos en medio de los acontecimientos y comprendimos que el desgastador tiempo de la espera había pasado ya. Ahora se trataba de trabajar. Con tranquilidad y hasta con satisfacción y alegría escuchamos las últimas palabras de su arenga: "¡*Sieg Heil*[1] y una buena presa!"

Rápidamente, se acostumbró la tripulación al servicio. Las palabras ociosas estaban ya de más. La espera nos daba fiebre. Cada sombra nos parecía un barco. Nos deteníamos y observábamos, pero el medidor de distancias seguía dando vueltas con toda tranquilidad. ¡Naturalmente! El hubiera visto el barco mucho antes y se habría dado la alarma de inmediato.

Telegrafistas especializados qu llegaron a bordo poco antes de nuestra partida y que habían estudiado particularmente el servicio telegráfico de los barcos ingleses anunciaban al comandante los movimientos de las embarcaciones enemigas.

Nuestros pañoles estaban llenos, la proa señalaba hacia el Noroeste, y a toda velocidad nos dirigíamos hacia la costa del Brasil. Sabíamos que los barcos ingleses navegaban muy cerca de la costa y que eso dificultaba extraordinariamente nuestra tarea, pero era seguro que debíamos mostrarnos.

El 30 de septiembre sonaron los timbres de alarma. Rápidamente, tragamos el último bocado y corrimos a través de los corredores; una afiebrada espera palpitaba en nuestras venas; era la primera acción: "¡Barco a la vista!"

---

[1] Saludo nacional socialista, del alemán *Sieg*, triunfo, y *Heil*, salud. — (N. del T.)

Todos los puestos estaban ocupados como en el curso de una batalla. Todos los prismáticos concentraban las miradas en aquel débil punto. Los medidores de distancia de mayor precisión examinaban nuestra retaguardia. No queríamos que la embarcación enemiga tuviera una tarea muy difícil: cambiamos la antigua bandera, desgarrada por las tormentas y ennegrecida por el humo, por otra nueva.

Nuevas medidas establecieron que el curso de ambos barcos era paralelo, por lo que se ordenó a nuestro timonel que tomara nuevo rumbo.

Se efectuaron las maniobras pertinentes, mientras el timonel observaba la rosa de los vientos. La embarcación inglesa se hallaba ahora delante de nuestro barco.

Cada uno de nosotros comprendía el peligro en que habríamos de encontrarnos si la embarcación enemiga telegrafiaba nuestra posición. En todos los rostros de los que se encontraban sirviendo los cañones podía observarse la misma expresión de angustia que compartían incluso los que se hallaban bajo cubierta.

¿Qué harían los ingleses? ¿Era un mercante provisto de cañones? De repente, un choque sacudió nuestro barco: habíamos enviado el disparo que le señalaba la necesidad de detenerse. Allá lejos, se arremolinó el agua. El viento arrastró el humo de la pólvora, la granada cayó al agua delante de la proa, nuestro oficial de artillería se retiró del aparato de tiro.

De las chimeneas del inglés salió un chorro de vapor. Desde hacía tiempo se habían detenido sus máquinas, se desprendía ahora la sobrepresión de sus calderas. Al acercarnos, observamos botes salvavidas que se encontraban ya en el agua.

Nuestro comando de presas se metió en el bote, las comisiones de verificación y de registro subieron a bordo del carguero. Toda su tripulación había abandonado ya el barco; también el capitán estaba en uno de los botes y, como es corriente en estos casos, lo encontramos en el último. Al oír nuestras preguntas, se levantó un señor de edad que fué enviado al "Admiral Graf Spee", acompañándole su primer maquinista.

El comando de presas, mediante banderas, transmitió el nombre del barco:

"Vapor "Clement", de 5.051 toneladas de registro bruto, con rumbo a Inglaterra, carga general de contrabando de guerra."

Desde nuestro puente se dió orden a los tubos de lanzatorpedos de hundir el barco.

Exactamente, como se había hecho tantas veces, durante las maniobras, se midió la distancia y se colocó el tubo en posición. El barco se encontraba exactamente dentro de la retícula; casi al mismo tiempo se largó el torpedo. Sólo débilmente podían reconocerse las burbujas que traicionaban la trayectoria, pasaron lentamente los segundos, convirtiéndose en una eternidad. El capitán inglés se encontraba en nuestro puente; ocho semanas antes se había hecho cargo del barco que había de hundirse ahora.

Se verificó con el cronómetro el tiempo que necesitaría el torpedo para dar en el blanco , ahora. , atención. . ., ahora había de estallar. Pero no se oía nada. Pasaron todavía algunos segundos. ., nada. Por todas partes, se observaba la desilusión de los rostros.

Los tubos se encontraban en posición; con una prisa que tenía algo de fiebre se preparó otro torpedo. Uno de los marineros acarició la fila de remaches del tubo y exclamó tranquilamente:

—Si no basta con éste, habrá que hacerlo girar un poco.

El capitán inglés observaba con gran curiosidad el trabajo de lanzar los torpedos, mientras una fina sonrisa bailaba en las comisuras de sus labios.

Salió el segundo torpedo y pasaron también los segundos, sin que se escuchara ninguna detonación. ¿Qué ocurría?

Teníamos el oleaje a lo largo, es decir, si mirábamos en la dirección en la que se movían las olas, observábamos el barco inglés. El agua corría en ese sentido, acumulándose en los costados del carguero: unos 50 metros delante de su casco formaban las olas una montaña, como si las chupara, empujaban las olas el agua acumulada por debajo de la quilla. Pero el torpedo, cuyo camino está regulado por un mecanismo muy

sensible, se hundía allí, pasando por debajo de su blanco. Para el próximo torpedo, quisimos colocarnos a lo largo del oleaje, utilizando las aguas tranquilas entre ambos barcos.

Pero como era necesario hundirlo rápidamente, el comandante dió orden de disponer la artillería pesada.

De repente, los ojos se aferraron aun más a los prismáticos. ¿Qué era aquello que nadaba en el agua? En las secciones de cálculo y de posición se reemplazaron los valores medidos en las curvas características de los aparatos, una complicada máquina de cálculos estableció los ángulos de altura y giro; los tubos de los grandes cañones mantenían rigurosamente su posición a pesar de las oscilaciones del barco.

Apareció un brazo en el agua, como si pretendiera agarrarse del aire. ¿No se habían metido en los botes todos los tripulantes del mercante? ¿Dónde estaba el capitán inglés? Este se asombró: ¿Un hombre a nado? No, eso no era posible. Se le entregó un prismático, observó a través de él y se rió:

—¡Vaya, ése es el mono de a bordo!

Lentamente, se acercó nuestro barco al pobre animal, que tosía y ponía una cara horrible, pues no parecía estar muy a su gusto en el agua salada. Con bicheros, se le levantó a bordo; sus ojos abiertos por el horror recorrían la cubierta como si buscara algo, sus brazuelos se agarraron a su salvador.

Después de esta acción de salvamento, se orientaron nuevamente los cañones de las torres y pronto resonó la primera salva. Después de la segunda descarga completa, un anillo de humo que se desprendió de la embarcación anunció una explosión en las calderas.

El comandante dió a la torre A la orden de suspender el fuego y a la artillería media que disparase a discreción.

Los cañones colocados en la cubierta superior marcaron con sus dedos de hierro la línea de flotación del carguero; pocos momentos después de oírse la orden del comandante, resonó un disparo y luego otros.

El humo de las granadas al estallar se desprendía por los portalones y las escotillas. Pero nuestras granadas no podían desprender un humo tan negro y tan espeso. ¡El barco ardía!

Las llamas, que al principio consistían en claras lenguas de fuego, adquirieron a ojos vistas un color negro de humo que provenía del caucho en ignición, mezclado con blanco vapor de las calderas. El fuego se inició por la proa, alcanzando poco a poco hasta la mitad del barco. Nuestros cañones dejaron entonces de disparar.

Siempre más alta se levantaba aquella columna de humo que el débil viento desviaba sólo lentamente. Ya se hundía la proa del buque inglés en el agua. Cada vez se elevaba más la proa, al aire las hélices y el timón, nuestros cañones habían tomado una posición casi vertical.

De repente, un ruido atronador sacudió el cuerpo de la embarcación, por la chimenea y por todos los agujeros se elevó un negro hongo de humo; sobre los costados se abrían las perforaciones producidas por nuestras granadas. La última explosión de las calderas desgarró el aire y decidió la suerte del barco. La postrera sacudida hizo temblar la obra muerta que todavía se encontraba por encima del agua, y desapareció en seguida el cuerpo como una piedra. Permaneció el humo sobre el agua, permitiendo reconocer sus nodos y vientres las últimas fases de una catástrofe marítima.

Flotaban en el agua maderos y cajas, pedazos de tablas que no estaban firmemente unidas al puente y que pocos minutos antes formaban parte de un barco mercante. Tachamos de nuestros registros el carguero inglés "Clement". Encontró su tumba en las aguas a 50 millas de Pernambuco.

Mientras, se examinó al mono, de acuerdo con todas las reglas de la ciencia; se le proporcionaron reconstituyentes y algunas frazadas; le esperaba una inflamación pulmonar; y el médico de a bordo opinó que no se recuperaría de ella. De todas maneras, intentamos salvarlo.

Se envió un radiograma a la más próxima prefectura marítima brasileña anunciándole la existencia de tres botes salvavidas con tripulantes. ¡Cómo se habrían sorprendido los funcionarios al enterarse que era un barco alemán el que enviaba esa noticia!

Mientras tanto, los motores, que habían empezado a funcionar otra vez, nos alejaron de aquel lugar. Durante mucho

tiempo, en el crepúsculo, observamos aquel sitio de nuestra primera acción de guerra.

En la popa de nuestro barco se arregló una cabina que debía servirles de habitación a los dos oficiales ingleses. Después de algunas horas, precisamente cuando nuestro comandante charlaba con el capitán inglés, los vigías anunciaron luces. Debía ser seguramente un barco neutral.

Las luces de posición lanzaban destellos como si fueran estrellas de colores en la noche. La obra muerta resaltaba en aquella iluminación clara, como si fuera una fiesta.

Era un buque mercante griego.

Teníamos todavía mucho que correr y faltaba aún mucho tiempo antes que nos encontráramos nuevamente con el "Altmark". Podía convertirse en algo serio el problema de los prisioneros que habíamos de llevar con nosotros, por lo que se decidió pasar al griego el capitán y su primer maquinista. Los ingleses, que apenas habían tenido tiempo de tomar posesión de su cabina, debieron cambiar de domicilio otra vez. Aquel barco griego los dejaría seguramente en algún puerto.

Si nuestras acciones tuviesen éxito, si lográsemos entorpecer el tráfico marítimo inglés, nuestra actividad sería conocida de todas maneras. El enemigo no dudaría de las afirmaciones de un capitán que ya en 1914 había caído prisionero de los nuestros.

Terminaba el día; nuestro buque nos conducía ruidosamente hacia Oriente. Debíamos tener en cuenta que al avisar telegráficamente la existencia de los tres botes salvavidas se había establecido nuestra situación por radiogoniómetro. Por otra parte, en cuanto desapareciésemos de su vista, el barco griego no dejaría de avisar a nuestros enemigos con un corto telegrama. Si queríamos proseguir nuestras actividades, debíamos alejarnos de allí cuanto antes.

Nos encontrábamos nuevamente en medio del Atlántico; nos preocupaba el mono, que no sanaba a pesar de nuestros cuidados y de nuestra paciencia.

Nos acercábamos ahora a la ruta de los barcos que van o vienen del Cabo de Buena Esperanza. Sabíamos que es muy frecuentada, aunque tampoco ignorábamos que desde la costa

de la América del Sur se había avisado a todos los barcos que buscasen el puerto más próximo, para permanecer allí hasta nueva orden. También nosotros oíamos y entendíamos las transmisiones de telegrafía sin hilos del enemigo.

Nuestro pequeño huésped murió al cuarto día de su llegada a bordo. A través de su débil cuerpecillo pasó un último temblor, extendió los miembros, y los pelos, tan rebeldes y que parecían cerdas, quedaron como si los hubieran peinado.

Lentamente, con rígidos movimientos, levantó la cabeza; todas las inyecciones y todo el trabajo habían sido inútiles. Aquel corazoncillo de mono ya no latía más.

Se había detenido el medidor de distancia de la cofa. Se hicieron girar ruedas y manijas. El ángulo de los prismas que tendía a disminuir dirigía tambores especiales, donde podía leerse la distancia que se transmitía automáticamente a las secciones de cálculo y a las baterías.

¿Era un buque mercante o un barco de guerra?

Nos acercamos poco a poco, pudiendo reconocerlo entonces: era un carguero.

Se dió la voz de alarma, y todos los hombres ocuparon sus puestos; se ordenó, además, avanzar a toda máquina y preparar el cañón delantero de 3,7 centímetros.

Haciendo un tremendo oleaje por la proa, nos acercamos al blanco. El hollín no permitía reconocer la bandera ni siquiera de cerca y con prismáticos. Pero nuestro cañón de popa, al disparar, no dejó ninguna duda sobre la nacionalidad de la embarcación.

Se dió la orden de disparar al segundo cañón de proa, que obedeció inmediatamente.

Atravesó el aire aullando la primera granada, que debía servir de advertencia, y cayó ante la proa. Se elevó la señal que le exigía dar vuelta; cerca del palo militar se fijó un cartel que había sido preparado pocos días antes y que debía ser visible desde el otro barco, en el cual se decía:

"Stop wireless or I open fire" [1].

---

[1] En inglés en el original. Significa: "¡Deje de telegrafiar o abro el fuego!" — (N. de T.)

Nuestros telegrafistas se pusieron en la onda en la que se pide internacionalmente auxilio; dos hombres observaban atentamente el parlante; uno tenía en la mano el auricular que lo ponía telefónicamente en comunicación con los cañones, mientras el otro acariciaba las llaves de un transmisor destinado a interferir con el funcionamiento del barco enemigo.

En los auriculares zumbaba ya:

.—. .—. .—.

Raider, Raider, Raider. . . [1], seguían algunos números. En el cuarto de telégrafos, se levantó una mano:

"¡El barco transmite!"

Con mayor energía, se metió nuestro transmisor lanzando un texto cualquiera entre el pedido inglés de auxilio y su indicación del lugar en que se encontraba. En la central de artillería se oyó como un eco:

"¡El barco transmite!"

El oficial de artillería dió la orden al cañón delantero de 2 centímetros de tirar a discreción.

Se repitió la orden cuando ya restallaba un peine de cartuchos a través de aquel arma automática. El apuntador anulaba el retroceso con el hombro.

Se suspendió el fuego cuando los telegrafistas anunciaron que el barco ya no transmitía.

Allí era evidente que se había desatado el infierno: descendía ya un bote con tripulantes. Largamos al agua nuestra chalupa con el comando de presas, mientras callaban las máquinas. En cuanto nuestros marineros llegaron a bordo del inglés, se repartieron por todo el barco, examinando los papeles y el cargamento.

"Vapor inglés "Newton Beach", matrícula de Newcastle, 7.000 toneladas de maíz para Inglaterra, tripulación 39 hombres". Un señalero leyó las indicaciones dadas mediante banderas. Después de discutir un momento, nuestros oficiales dieron la orden de hundirlo.

Su tripulación vino a nuestro barco, y se la sometió en seguida a una revisión médica. Se colocaron allí cargas ex-

[1] En inglés en el original. Equivale a corsario. — (N. del T.)

plosivas con espoletas de tiempo. Nuestro comando de presas volvió haciendo un amplio círculo. Habían pasado ocho minutos cuando se oyó la primera explosión. Sordamente se transmitió el sonido a través del agua; la siguieron dos más. Por la chimenea del carguero salió un humo negro y blanco a la vez. Centenares de hombres se apoyaban en la barandilla y observaban el espectáculo. Algunos habían preparado ya los aparatos fotográficos que, con un leve clic, fijaron la escena. Pusiéronse en marcha los motores y empezamos poco a poco a movernos.

Hacía ya mucho tiempo que el barco debía haber descendido a las profundidades del mar; pero hasta entonces lo único que podía observarse era que la línea de flotación había descendido un poco. Aquel barco llevaba consigo un salvavidas natural, pues el maíz flota. ¿Deberíamos esperar allí hasta que el carguero se hundiera por sí mismo?

¿Qué podía pasar? Nos encontrábamos en medio de una línea de vapores, por lo que convenía proceder con prudencia. Después de reflexionar un poco, el comandante ordenó a la torre delantera de tirar sobre la línea de flotación.

El estallido de las granadas pareció ser un eco de nuestros disparos. Mientras se sometía a un interrogatorio a los ingleses y se les alojaba en el comedor de los aspirantes a oficiales, se cerraban las olas sobre el puente del vapor.

Nos alejamos del lugar. Los vigías observaban el horizonte; del mar nos llegó un ruido sordo. La carga de maíz debía haberse corrido por el fuego de artillería; se hundía el barco por la proa. Las olas lamían ya las chimeneas, a borbotones salía el vapor, subían al aire las hélices y el timón. Se produjo en seguida una explosión de las calderas y rápidamente se hundió la proa en las aguas. Algunos segundos después, con los prismáticos, se podía observar sólo una blanca mancha de espuma que deshacían y alejaban las olas.

Ahora teníamos ya los primeros prisioneros a bordo. ¿Qué hacer con ellos? Se había pensado en eso al construir el barco. Era un espacio en la proa que nosotros llamábamos el 'Sótano de los héroes''. Se le vació de todo lo que contenía,

y metimos allí a nuestros prisioneros, sin olvidar la designación de una persona que les llevara la comida.

A bordo había sólo una gambusa: la cocina de la tripulación preparaba la comida para todos. Los oficiales, suboficiales y la tropa, todos comían exactamente lo mismo, que se daba también a los prisioneros. En el espacio destinado a ellos se instaló un altoparlante que, como en nuestras cubiertas, transmitía música de discos.

Todas las mañanas se ofrecía ahora en la cubierta superior un espectáculo nuevo. A las ocho de la mañana, se cerraba para nosotros el lado de babor, los prisioneros subían hasta allí a tomar el sol y el aire, paseaban, ordenaban sus cosas y se lavaban la ropa. Más de una inquisitiva mirada examinó nuestro barco, más de un par de ojos entendidos calcularon por la altura del sol y la espuma, la dirección de nuestro barco y su velocidad. ¿Cuánto tiempo podría seguir así este acorazado de bolsillo?

Pero como según su estimación la velocidad permanecía invariable, aumentando incluso algunas veces, sus rostros no dejaban de expresar una cierta admiración. ¡Adelante! ¡Seguid, vosotros *germans* hasta el Africa! ¡La gran flota de "Albión" os dará allí caza en muy poco tiempo!

Íbamos hacia Africa. Nos metíamos en la boca del lobo. Entre Santa Elena y Ascensión, tomamos rumbo hacia Oriente. Todos nosotros sabíamos que aumentaba el peligro. Nuevamente, se esforzó el servicio de vigías. Si el enemigo con fuerzas superiores nos hubiera presentado batalla, habríamos tenido que confiar exclusivamente en nuestros motores. Con ellos, a velocidad uniforme, hubiéramos podido dar la vuelta al mundo.

La persistente atención y el duro trabajo condujeron nuevamente al triunfo; el 7 de octubre nos fué favorable otra vez la suerte de las armas.

"¡Barco a la vista"!

Las maniobras eran ya rutinarias para nosotros.

Nuevamente, restalló el conocido: "r-r-r-r-r", intentando, además, indicar la posición, lo que fué inútil, pues nuestros telegrafistas ya estaban al quite para estropear su transmisión.

La ametralladora de dos centímetros esparció el fuego sobre el puente del barco enemigo, cesando entonces la actividad del telegrafista.

"Stop wireless or I open fire!"

"El barco sigue telegrafiando!"

¡Al diablo! Aquel telegrafista era terco. El cañón de fuego rápido de 3,7 centímetros ladró; pronto se restableció la tranquilidad en el éter.

Armados de pistolas, pasó a bordo del enemigo nuestro comando de presas. Se veía la destrucción causada por nuestro fuego.

"¿Hay algún herido?"

Se trajo al telegrafista. Un tiro le había rozado la mano derecha: no creyó que hiciéramos realmente fuego. En nuestro lugar, ¿hubiera tirado un barco de guerra inglés? Claro que sí, probablemente con artillería pesada, pues telegrafiar es más peligroso que las granadas y es una acción hostil muy clara. Pero él no había hecho otra cosa que cumplir con su deber de patriota y de marino. Podíamos entender eso. No nos interesaba matar inútilmente las tripulaciones, nos bastaba impedir que telegrafiasen.

Pudimos observar entonces el efecto de nuestra ametralladora; durante la primera descarga quedó herido el telegrafista en la mano derecha, por lo cual manejó el transmisor con la izquierda. Pero entonces un disparo de nuestro cañón de 3,7 destruyó la antena. El transmisor ya no podía irradiar, pues estaba cortado el alambre.

Mientras tanto, el comando de presas examinaba el puente y sus dependencias. Con la prisa propia de su última tarea, probablemente, además, atemorizado por la herida, el telegrafista había dejado sobre la mesa el borrador de su último despacho. Podíamos obtener de ahí datos muy importantes para nosotros. En el cuarto de derrota se encontró, además, un esquema, en el que se habían consignado las rutas aconsejadas por el Almirantazgo británico, lo que también tenía una importancia fundamental para nosotros.

Al comando de presas se agregó un grupo de nuestros propios telegrafistas. De acuerdo con todas las reglas del arte

y con gran rapidez, se desmontó el transmisor Marconi. Si queríamos interferir las transmisiones, los pedidos de socorro, de los barcos ingleses que deteníamos, para tener éxito en ello, convenía que el aparato encargado de esa tarea tuviera exactamente el mismo tono que el suyo, que no se delatara, como nos pasaba a nosotros, denunciando su origen alemán, con lo que hacíamos un favor a los cargueros enemigos, como en la primera guerra mundial. ¿No quedaba ninguna otra cosa de importancia?

Hacía ya tiempo que nuestro comandante, con bastante mala gana, había dado orden de hundirlo, pues el "Ashly" llevaba 7.315 toneladas de azúcar de la Colonia del Cabo a Inglaterra.

Hasta ahora habíamos hundido los barcos empleando cargas explosivas o utilizando la artillería media o la pesada. En este caso, se dió orden de preparar las baterías antiaéreas. El personal destinado a ese servicio iba a tener una oportunidad de practicar, mientras que los otros esperaban llenos de curiosidad por conocer el resultado de esas granadas.

Giró la plataforma de dos cañones y apuntaron hacia el barco, el motor fué colocando las granadas en el tubo. Desde la sección de tiro, en la cofa se observaba el costado de la embarcación. Un sonido claro sacudió el aire, cortado por dos débiles estelas de fuego. Allí, enfrente, apareció una nubecilla casi transparente de humo. El puente, la obra muerta, pareció saltar un poco en el aire, para hundirse nuevamente; cayó la próxima descarga, produciendo pequeñas perforaciones. A los pocos metros del impacto, estallaron las granadas, arrojando por el aire, entre una nube de polvo, mesas, sillas, mapas, lápices, sextantes y una solitaria gorra. Las esquirlas atravesaron las débiles paredes del puente, convirtiendo pesados vidrios en fino polvo.

Lentamente, el "Spee", describió un círculo alrededor de aquel barco, herido de muerte, mientras observábamos los impactos. Por babor, veíamos la superestructura casi intacta, salvo seis impactos con sus consecuencias; pero por estribor el efecto había sido terrible. Toda la obra muerta había perdido su cubierta de madera, sólo aislados pedazos de hierro col-

gaban aquí y allí. Todo el puente estaba reducido a un montón de escombros, entre los cuales se destacaban débilmente las blancas cartas geográficas.

Sin dejarse emocionar por todo ello, alrededor de nosotros, centenares de pares de ojos examinaban el mar y el cielo, arrojando sólo de cuando en cuando una mirada al barco inglés. El servicio de vigías no podía interrumpirse por el hundimiento de un barco. Nuestro comandante había observado cuidadosamente cada uno de los impactos, estudiando críticamente el efecto. Lentamente, dió a conocer su decisión, según la cual, ni aun con los cañones pesados de la defensa antiaérea podría hundirse un barco.

Otra vez cayeron como latigazos los disparos sobre él. Se desgarró la línea de flotación y poco después la carga de azúcar se disolvía en las aguas. Así se evitó el consumo de 1.300 toneladas de ese importante producto. Más de siete millones de personas hubieran podido recibir un kilo cada una.

¿Qué habrán sentido los peces del Atlántico al nadar entre aquellas olas de agua azucarada?

Se anunció entonces de la cofa que se observaba un mástil.

¿Un mástil? ¿Quién podría ser? ¿Dónde había barcos de comercio que tuvieran un solo mástil?

Se dió orden de observar cuidadosamente y establecer el curso de la embarcación desconocida.

Nuestro gran medidor de distancia persistía en examinar aquel curioso punto. Se midió una y otra vez. Puesto que conocíamos nuestro curso y nuestra velocidad, era posible establecer la derrota y los nudos del contrario. Giramos un poco, dirigiéndonos a él, mientras caía la tarde. Se estudiaron los registros de embarcaciones con su sombra. ¿Qué barco podía ser?

Con fantástica velocidad, se esparció la voz por todo el barco, atravesó el puente, se metió en la sala de máquinas y pasó por los teléfonos. Los tripulantes discutían entre sí. ¿Sería un portaaviones?

El comandante estudiaba las probabilidades a nuestro favor. ¿Podíamos arriesgarnos? Precisamente ahora, durante el crepúsculo. ¿No existía en la hora una probabilidad para nos-

otros? Era una presa sumamente codiciable. Inclinado sobre las cartas marinas, midió la distancia hasta la costa. Estábamos demasiado cerca. Aunque hubiéramos podido meter un par de torpedos en la barriga del portaaviones, era necesario contar con que ascenderían algunos aeroplanos de los que un barco de esa clase siempre lleva, por lo menos un par para salir inmediatamente, en caso de emergencia. Hubieran tenido entonces información continua, pues la distancia hasta los campos de aterrizaje de tierra era muy corta. No hubiéramos podido deshacernos de ellos. Tampoco hubiéramos podido, en aquella misma noche, salir del campo de acción de aquellos aviones. Era necesario que nos alejáramos a toda prisa.

El timonel recibió una seca orden y el barco viró 180 grados, metiéndose en la noche. Claramente, rezumbaban los motores, las hélices a gran velocidad convertían el agua en una estela de espuma. Rápidamente, nos alejamos del campo visual de aquel enemigo que era superior a nosotros. ¿Nos habrían visto, nos habrían reconocido? Tal vez había partido un avión sin que nosotros nos diéramos cuenta. Se preguntó a los telegrafistas, cuya respuesta fué que las transmisiones radiotelegráficas capatdas no tenían nada de anormal.

Eso era un consuelo para nosotros, no se habían dado cuenta de nuestra existencia; desde el barco enemigo era difícil vernos y, además, por ser de noche, casi imposible reconocernos.

La mirada crítica del comandante examinó nuestra embarcación. Había muchas cosas, probablemente necesarias y útiles en tiempo de paz, pero que ahora eran un estorbo. ¿Qué deberíamos hacer con la gran lona de amarar para nuestro avión? Se podía extenderla en tiempo de paz, pero no ahora, cuando probablemente necesitábamos alejarnos a toda prisa. En una batalla aumentaba el peligro de las esquirlas. Por consiguiente, se la cortó con sopletes y se la arrojó al agua.

En tiempo de paz servía el largo botalón de popa para que se arrimasen los botes de los visitantes. Era sólo un largo palo de hierro, por lo que se le arrojó igualmente al mar. Durante una tormenta hubiera podido soltarse, empezar a oscilar y hacernos un agujero en el casco.

Desde hacía tiempo se quejabá el comandante que se tardaba demasiado tiempo en echar los botes al agua. Pero en su posición primitiva estaban muy cerca el uno del otro, las tripulaciones apenas podían moverse. Se despejó el puente de botes, colocándolos de tal manera que era mucho más fácil manejar los motones. Se tiró lo inútil por la borda y se reconstruyó lo necesario de acuerdo con nuestra experiencia.

Después de esta reconstrucción, que abarcó lo pequeño y lo grande, apareció otra desventaja: por el cambio de situación de grandes masas de hierro cambiaron las propiedades eléctricas y magnéticas de nuestra embarcación, el radiogoniómetro daba valores enteramente distintos. Se hicieron pruebas, estableciendo la posición de estaciones conocidas de radio, mediante ese aparato. De acuerdo con los valores determinados ahora, deberían encontrarse en pleno océano. El jefe de telegrafistas insistió en la necesidad de establecer nuevamente esas constantes. Pero, ¿cómo y cuando? Eso era imposible en nuestro campo de operaciones, debíamos esperar. Esos aparatos no podrían utilizarse eventualmente hasta nuestro próximo encuentro con el "Altmark"; los ultrasonidos eran un sustituto bastante pobre.

También nos proponíamos dar a nuestra embarcación un nuevo camuflaje. En las claras aguas del Atlántico no era posible dejar alguna pintura obscura; por otra parte, en las aguas obscuras, una pintura clara era igualmente un contrasentido. Pues, en ambos casos, no se habría alcanzado el objetivo del camuflaje, sino todo lo contrario. Así, no ocultábamos nuestro barco; en cambio atraíamos la atención del enemigo.

Por consiguiente, una mañana, el contramaestre apareció dando órdenes a una cuadrilla de pintores, armados de grandes tarros de pintura y no menos poderosas brochas. Sobre la superestructura se pintaron irregularmente manchas obscuras y otras claras; a una cierta distancia, podían confundirse con el movimiento de las olas que nos rodeaban.

Se estudió cuidadosamente el oleaje producido por nuestra proa, así como la estela de espuma que nos acompañaba por los costados. Con pintura blanca, se fijó ese movimiento a

unos veinte metros atrás de la proa, un poco más arriba de la línea de flotación.

También se reconstruyeron las cubiertas de paseo; se embellecieron las casamatas con nuevas manos de pintura y nuevos dibujos.

Para la tarde, después de terminado el trabajo, se asaltó la cantina. Las ganancias del juego y las apuestas perdidas se convertían en cerveza. Desgraciadamente, debíamos ser muy cautos en el gasto del ácido carbónico, por lo que esa bebida se servía mediante aire comprimido de los barriles.

El trabajo y el calor secaban la garganta; estaba prohibido el consumo de cerveza en cualquier parte del barco y a cualquier hora, excepto de noche. Nuestros aparatos nos permitían transformar el agua de mar en potable. El frigorífico trabajaba noche y día, pues era necesario mantener la carne a baja temperatura. El agua bien fría nos proporcionaba un refresco barato y sano.

Nos preocupaba mucho la cuestión del pan. Los panaderos trabajaban todos los días; los hornos no se enfriaban nunca. Pero el pan debía secarse, de lo contrario podía fácilmente criar moho; todo pedazo de pan, toda saca de harina podía sernos terriblemente necesaria algún día. Por consiguiente, hubo que reformar la despensa, para instalar un ventilador más potente.

En el puente, en el cuarto de derrota, en las oficinas, se estudiaron cuidadosamente todos los papeles encontrados en los barcos hundidos, pues podría hallarse en ellos alguna noticia importante para nosotros. Así pudimos mejorar nuestras suposiciones y nuestros cálculos sobre las nuevas rutas de los barcos de comercio.

Habíamos sacado de los barcos ingleses algunos aparatos para producir cortinas de humo. Podían servirnos para los mismos fines para los cuales los habían repartido las autoridades marítimas británicas. Se colocaron y fijaron con cuerdas en la parte posterior de la torre de popa.

A un trabajo seguía otro, venía un día y se iba. Era el 10 de octubre cuando, después de la comida del mediodía, se avistó un barco de cuatro mástiles.

unos veinte metros atrás de la proa, un poco más arriba de la línea de flotación.

También se reconstruyeron las cubiertas de paseo; se embellecieron las casamatas con nuevas manos de pintura y nuevos dibujos.

Para la tarde, después de terminado el trabajo, se asaltó la cantina. Las ganancias del juego y las apuestas perdidas se convertían en cerveza. Desgraciadamente, debíamos ser muy cautos en el gasto del ácido carbónico, por lo que esa bebida se servía mediante aire comprimido de los barriles.

El trabajo y el calor secaban la garganta; estaba prohibido el consumo de cerveza en cualquier parte del barco y a cualquier hora, excepto de noche. Nuestros aparatos nos permitían transformar el agua de mar en potable. El frigorífico trabajaba noche y día, pues era necesario mantener la carne a baja temperatura. El agua bien fría nos proporcionaba un refresco barato y sano.

Nos preocupaba mucho la cuestión del pan. Los panaderos trabajaban todos los días; los hornos no se enfriaban nunca. Pero el pan debía secarse, de lo contrario podía fácilmente criar moho; todo pedazo de pan, toda saca de harina podía sernos terriblemente necesaria algún día. Por consiguiente, hubo que reformar la despensa, para instalar un ventilador más potente.

En el puente, en el cuarto de derrota, en las oficinas, se estudiaron cuidadosamente todos los papeles encontrados en los barcos hundidos, pues podría hallarse en ellos alguna noticia importante para nosotros. Así pudimos mejorar nuestras suposiciones y nuestros cálculos sobre las nuevas rutas de los barcos de comercio.

Habíamos sacado de los barcos ingleses algunos aparatos para producir cortinas de humo. Podían servirnos para los mismos fines para los cuales los habían repartido las autoridades marítimas británicas. Se colocaron y fijaron con cuerdas en la parte posterior de la torre de popa.

A un trabajo seguía otro, venía un día y se iba. Era el 10 de octubre cuando, después de la comida del mediodía, se avistó un barco de cuatro mástiles.

Nos acercamos como el cazador sobre su presa. ¡Cuatro mástiles! ¡Debía ser un barco grande!

¿Qué pasaba? Según nuestras medidas, el barco iba en ruta hacia el Noroeste. !Iba hacia atrás! La proa se encontraba en dirección contraria al movimiento. ¡Qué ridícula construcción! Sus cuatro mástiles se inclinaban hacia adelante. ¿Cuál sería su nacionalidad?

Toda la superestructura era de color obscuro; sobre las insignias del armador se había pasado una mano de pintura casi negra. Eso era sospechoso. ¿Llevaría cañones? Podía percibirse la cureña; la bandera, ennegrecida por el humo, mostraba los colores de la "Union Jack". El misterio de su construcción se resolvió al acercarse: con pintura clara se había simulado una popa sobre la proa, invirtiendo los papeles del otro lado. Como la chimenea se elevaba verticalmente, era una idea muy útil. Pero quedaban los cuatro mástiles. Hubieran debido sacar uno o dos para simular que se trataba de un barco pequeño, inclinando al mismo tiempo los botavantes del otro lado.

Al acercarnos, calculamos que debía tener unas 10.000 toneladas de registro bruto. Pero estaba levantando presión. En las calderas, afanosas manos echaban carbón en las cajas de fuego, un humo espeso salía por la chimenea. El viento lo llevaba, lo esparcía, cayendo sobre la superficie de las aguas. Tuvimos que aumentar la velocidad en cinco millas marinas. El cañón I de estribor dió la señal de detención, ante lo cual el barco disminuyó la marcha. En el puente, su tripulación corría como un asustado hormiguero.

En unos pocos segundos nuestro comando de presas se encontraba en el bote, que flotaba ya sobre las aguas. Nuestro camuflaje daba resultado.

Era el vayor "Huntsman" de la línea Harrison. Su carga era de valor para nosotros. Cuero, alfombras, cascos de corcho, zapatos de lona y té, en cantidades tales que hubiran podido cubrir las necesidades de Londres durante un año, o las de Inglaterra duraste varios días. ¡Si hubiéramos podido enviar aquel barco a Alemania como buena presa!

Se examinaron los depósitos de carbón y se hicieron rápidamente algunos cálculos. ¿Cuánto tiempo hubiera podido

seguir con sus reservas? Los expertos examinaron las calderas y los fuegos. ¿Cuántas toneladas consumía diariamente esa instalación, suponiendo la velocidad económica? Desgraciadamente sus reservas eran muy pequeñas. Nuestros enemigos dejaban en los barcos mercantes la cantidad suficiente de carbón para llegar hasta el próximo puerto. Como este vapor había de llegar hasta Dakar, todavía poseía una cierta cantidad que le alcanzaba hasta nuestro próximo encuentro con el "Altmark". Intentamos rescatar una parte de la carga, pues para Inglaterra estaba ya perdida.

Sobre el puente se encontraban sesenta y cuatro marineros de color, hindúes de Calcuta; al lado de ellos veinte blancos. El capitán inglés se asombró de que le hubiéramos agarrado precisamente allí, tan cerca de la costa. ¿No se sentiría demasiado seguro? ¿Fué tan grande su sorpresa que no pensó en telegrafiar?

Se substituyó el comando de presas por una tripulación especial. Los marineros blancos pasaron como prisioneros a bordo del "Admiral Graf Spee", los de color siguieron trabajando, previa promesa de pagar sus servicios. Se trajo a bordo de nuestra embarcación la primera caja de té de Ceilán. Se dieron a conocer a la tripulación de presas la fecha y el lugar de nuestro próximo encuentro con el "Altmark". Hasta entonces habían de mantenerse ocultos. Debían alejarse y mantenerse en su propia ruta, evitando los barcos ingleses, hasta la próxima cita. En el palo mayor del barco inglés ondeaba ahora la bandera alemana de guerra.

Por segunda vez se había dividido nuestra tripulación. Había pasado al "Altmark" un grupo de soldados para custodiar los futuros prisioneros de guerra. Ahora aquel mercante inglés tenía una guarnición militar alemana, mientras los hindúes manejaban las máquinas.

Después nos contaron nuestros compañeros que más de uno de los marineros de color habían saludado con algunas palabras alemanas, pero que no alcanzaban para una conversación. Mucho tiempo antes habían estado con un barco en Hamburgo, acordándose todos de lo bien que lo habían pasado allí.

El "Huntsman" inició la marcha. Pero además de la nave-

gación, de la observación del horizonte y del mantenimiento de las máquinas, otra tarea destrozaba los nervios.

Cada media hora pasaba la guardia por el mismo punto del barco inglés, para establecer si la tripulación se mantenía tranquila. Era natural que se contase con un eventual acto de sabotaje, pues muy bien podrían existir fanáticos entre los hindúes que, a pesar de sus afirmaciones, nos fueran contrarios. Aparentemente, el jefe manejaba bien a su gente, pero él también podía participar en el engaño de la guardia alemana.

Ponía carne de gallina recorrer particularmente de noche aquellos corredores de un barco extraño. ¿A dónde conducía aquella escotilla? ¿Qué se guardaba en aquel cuarto? Aquí se sentía un olor extraño: había que abrir la puerta. Apenas había ocupado su puesto la guardia, cuando se abrió una escotilla que se encontraba diagonalmente en el corredor. Moviendo nerviosamente las manos, gesticulando a gritos, se acercó corriendo uno de los hindúes:

"Nada, abrir, aquí. Aquí, nada, estar gran secreto. Aquí estar quack, quack!"

"¿Qué querrá decir con eso? —pensó el marinero de guardia—. ¿Habrá ranas o patos?"

Siguió adelante en la obscuridad. ¿No había un hombre en el corredor? La lámpara de bolsillo dió un destello de luz: no había nadie. Descendió algunos escalones, y lo rodeó nuevamente la obscuridad. Su sentido del olfato quedó herido por un olor penetrante a humanidad sucia. En el círculo de la lámpara se encontraba de pie un hindú: el marinero le apuntó con una pistola. ¿Qué buscaba allí aquel marinero de color? ¿Porqué se ocultaba? ¿No parecía que acababa de guardar un cuchillo en el cinto? El jefe había asegurado muchas veces que su gente no tenía armas, ni siquiera blancas. Pero, ¿no existirían en el barco rincones donde ocultarlas? Sin hacer el más mínimo ruido, como una sombra, desapareció el hindú, las palabras que masculló fueron ininteligibles para el marinero alemán. Desapareció en uno de los dormitorios, cerrando suavemente la puerta.

Sin llamar la atención, se revisaban cada mañana todos los rincones del barco. La antigua tripulación no debía darse cuen-

ta de ello. Los miembros, que durante la noche, por dormir en cubierta, se habían puesto rígidos con el frío, encontraban ahora la posibilidad de ejercitarse. Durante la noche, el cinturón salvavidas se hallaba siempre cerca del lugar donde uno se echaba a dormir.

Mientras tanto, en los talleres del "Admiral Graf Spee" se trabajaba afanosamente para colocar el transmisor inglés, destinando para ello una cabina del mástil de combate. Tuvimos que fabricar los sujetadores necesarios; habría que encontrar lugar para el divisor de voltaje y establecer la conexión con nuestra antena a través de la pared.

Después de pensarlo un poco, encontramos que era necesario construir una antena especial, para lo cual había que subir por la chimenea. En todas las partes metálicas se había fijado una espesa capa de hollín, por lo que era muy difícil agarrarse. El humo de los motores se metía en los pulmones, dolían los ojos. El barco debió girar algunos puntos para que el viento fuera más favorable.

Fué necesario revisar los motores de ventilación y aceitarlos, y limpiar, además, las máquinas. Se hizo imprescindible verificar los acoplamientos y la colocación de cada máquina.

Como los motores funcionaban continuamente, se gastaban mucho los anillos; por lo que había que cambiarlos frecuentemente. La alta temperatura de encendido y de combustión del aceite Diesel devoraba los pistones; se colocaban otros de reserva y se renovaban los usados en nuestros propios talleres, en el calor de la sala de máquinas.

Los polvoristas examinaban continuamente la temperatura de las municiones, así como su grado de humedad. Se enfriaban con lonas húmedas las cajas de munición de emergencia que estaban en la cubierta superior, así como las granadas para la defensa antiaérea que, en parte, se encontraban en el mismo sitio.

Nuestros prisioneros, los marineros ingleses, nos dieron un poco de trabajo: era pequeño el espacio que se les había destinado. Alguna parte de su equipaje servía de refugio a amorosos insectos. Por razones de higiene, los tiramos por la

borda, junto con ropa que tenía los mismos habitantes. De nuestras cámaras, entregamos a los ingleses ropa nueva.

Entretanto, nos acercábamos al punto de cita con el "Altmark". Sobre el horizonte, aparecieron dos mástiles, cuya distancia se midió. Para nosotros era seguro que se trataba del "Altmark", pues los mástiles de los barcos ingleses no están muy separados. Con los prismáticos pudimos distinguir a su vigía; los reflectores dieron la señal de reconocimiento; ambos barcos se acercaron. Cuatro banderas inglesas en nuestro palo mayor anunciaban a los camaradas del "Altmark" los éxitos de nuestra campaña de corso, y de consuno, los dos buques echaron al agua los botes para las mutuas visitas.

Los prisioneros pasaron del "Admiral Graf Spee" al "Altmark". El próximo grupo esperaba en nuestra cubierta superior. Se habían puesto el chaleco salvavidas, de los cuales colgaban de aquí para allá, a cada movimiento, los pedazos de corcho. Se formó un paquete único con los efectos particulares de los prisioneros, encargándose la grúa de bajarlo hasta el bote. Siguieron los prisioneros, que no dejaron de saludarnos desde la pequeña embarcación. Los ingleses se sentían como en su casa a bordo del "Admiral Graf Spee", no habiendo manifestado ninguna queja. Se desinfectó el espacio destinado para ellos, quedando pronto para recibir a los nuevos huéspedes.

A la vuelta trajeron los botes alimentos y repuestos del barco destinado a abastecernos. Se estableció un activo movimiento de ida y venida entre las dos embarcaciones.

Al otro día se efectuó nuevamente la toma de combustible en alta mar. Delante de nosotros saltaba y bailaba la ancha popa del "Altmark", sin que dejáramos de seguirla. Con los auriculares pegados a la cabeza y el teléfono en el pecho, quedaban unidos ambos barcos, transmitiéndose las órdenes de uno y otro lado. En el laboratorio químico, mientras tanto, se analizaba y estudiaba el combustible recibido.

Nuestro "ojo nocturno", que estaba montado sobre el medidor de distancias y que recorría todo el horizonte durante la noche o cuando la visibilidad era mala, debía ser revisado. Era éste uno de los aparatos más modernos de la técnica de las ondas eléctricas; a través de la obscuridad, sea la natural

de la noche o la producida por la niebla, podíamos establecer la existencia hasta el horizonte de los buques mercantes o de los barcos de guerra, construídos de madera o de hierro, su dirección y su distancia.

En cada segundo, un transmisor especial emitía centenares de miles de ondas eléctricas, mientras que, al mismo tiempo, se intercalaba o dejaba de escuchar automáticamente un receptor especial.

Los objetos flotantes reflejaban esas ondas eléctricas que recibía el receptor, enviándolas a un tubo de Braun. Una curva brillante permitía apreciar las dimensiones del objeto, pudiendo deducirse también el número de mástiles y chimeneas.

La sensibilidad de este aparato era tan grande que aun con poca visibilidad podía dirigirse una batalla basándose en sus indicaciones. Ningún aparato de óptica hubiera podido atravesar la capa de niebla: el artillero tiraba ciegamente, el telegrafista dirigía el fuego y anotaba los impactos.

Entretanto, había terminado la instalación del transmisor Marconi, y se iniciaron las pruebas. Pero la corriente no llegaba a la antena, el transmisor no funcionaba. ¿Qué ocurría? Se examinaron cuidadosamente todas las conexiones, midiendo una vez más el voltaje en cada punto. Se encontró que una soldadura había saltado durante el transporte. Se calentaron los hierros de soldar, silbaron los blancos vapores de amoníaco, y después de una hora pudo anunciarse al comandante que el transmisor estaba pronto para estorbar las emisiones enemigas.

Ahora eran dos barcos los que vigilaban el mar atentamente, por lo que se ofrecía una excelente oportunidad para una limpieza general. Las bombas del servicio de incendios arrojaban sobre cubierta gruesos chorros de agua, con las escobas de atarjea se procedió enérgicamente a la limpieza. Estaríamos muy pocos días cerca de "Altmark", pues teníamos que cumplir una importante tarea bélica. ¿No se le podía ocurrir a un barco enemigo visitar esta parte del Atlántico? Para ese caso, se había establecido que los botes destinados a la comunicación entre ambos barcos pasasen al "Altmark", mientras el "Admiral Graf Spee" sometía al intruso a una pequeña revisión.

Sobre el puente medio, por el lado de babor, se movían

extrañas figuras: era el grupo de degasificación. Los marineros que lo componían probaban sus trajes de goma, repitiendo cosas que habían aprendido hacía ya mucho tiempo y otras que casi habían olvidado. En otro lugar, se examinaban y reparaban los trajes de buzo. Al poco rato, colgaban en el aire fresco aquellos hombres de goma para que se secaran, al lado los correspondientes cascos con sus mirillas de vidrio y hierro. Por algunos días se cerró la canalización de agua potable, mientras se la examinaba. Se limpió con cepillos de cerdas metálicas la chimenea, tirando al agua baldes enteros llenos de hollín.

Sólo al acabar el día, era permitido arrojar al agua los cestos de papeles. Se estudiaba cuidadosamente cada papel, y los pedazos que llevaban el nombre del barco se apretaban para quemarlos.

Podría ocurrir lo que no era de esperar allí, que las olas nocturnas mantuviesen hasta la mañana un pedazo de papel a flote, a pesar de lo cual no nos traicionarían. Por el contrario, si los cestos de papeles se arrojasen al mar en cuanto fuese necesario, bastarían tres horas para que la mala suerte hiciese pasar por allí otro barco cualquiera, cuya tripulación podría reconocer su origen, dando la señal de alarma, con lo que nuestra tarea bélica hubiera tenido un fin repentino y rápido.

Después de haber estado algunos días entregados a aquel duro trabajo, avistamos nuestra presa. También ellos debían ahorrar el poco combustible que tenían para un caso de emergencia, por lo que sólo pudieron llegar con tardanza al punto de cita, pero bien viaja el que viaja lentamente.

Asimismo con este barco se estableció en seguida un intenso tráfico mediante botes. El 'Altmark" podía utilizar muy bien las pieles, las alfombras y el cuero del "Huntsman" para arreglar los compartimientos destinados a los prisioneros. Por otra parte, las tripulaciones de ambos barcos apreciaron mucho el té.

Al tercer día de nuestra estadía en el astillero, como se podría llamar aquella época, el "Altmark" describió círculos alrededor de nosotros para establecer las constantes de nuestro radiogoniómetro. Para cada grado del cuadrante, mientras era posible la visibilidad óptica, envió el "Altmark" una señal telegráfica, estableciendo nuestros aparatos el ángulo eléctrico apa-

rente. Se redactó una tabla de todos esos valores para cada grado del cuadrante.

Los tripulantes que no estaban de servicio se dedicaban al deporte, siendo la gimnasia lo más indicado, mas se practicaba también el ataque a la "bañera".

Del lado de babor, se escupía por apuestas. ¿Qué es eso? El agua, que se movía con cada ola, no permitía ver bien, pero allí flotaba o nadaba algo. ¿Habría decidido algún tripulante tirarse por la borda y tomar un verdadero baño de mar? Lentamente empezó a ascender aquella sombra que se alejaba y se acercaba rítmicamente. No podía ser un hombre, pues es imposible que un ser humano bucee tanto tiempo. De repente, se movió una aleta y pudimos reconocer la naturaleza de aquella sombra: era un tiburón. Al volverse, al dirigirse hacia arriba el vientre de un color brillante de plata, se hizo visible la horrible boca triangular provista de agudos dientes. La gruesa cabeza deforme terminaba en la afilada nariz. Era un animal viejo, acompañado por dos "pilotos". Las aletas largas y carnosas se movían perezosamente.

Se intentó atontar al tiburón arrojándole las botellas de cerveza que estaban al alcance de la mano. Pero por muy fuerte que fuera el brazo que las arrojaba, el animal parecía no darse cuenta de ello. Hundía un poco la nariz para levantarla nuevamente. En aquel momento, cuando podía pensarse que sólo unos pocos centímetros de agua nos separaban de aquel pirata, alguien tomó aliento para arrojar la botella, con tanta intensidad que su propio movimiento casi le hace perder el equilibrio. La botella salió por el aire, haciendo saltar el agua. El que la había arrojado dió un traspié a consecuencia de su propio despliegue de energía y chocó con la barandilla. La velocidad fué tal que la parte superior del cuerpo cayó por encima de ella. Dos metros más abajo nadaba tranquilamente el tiburón. Con los ojos agrandados por el terror, buscó donde afirmarse, las manos pretendieron asirse del aire, agarrándose finalmente a la barandilla. Golpeó con las piernas en el costado de nuestro barco, la cadena de pasamano amortiguó el golpe. Piadosas manos izaron otra vez a bordo a aquel horrorizado arrojador de botellas. Su cara había perdido el color, sus ojos

no se apartaban del agua. Pero el tiburón no perdió la serenidad ni siquiera por este tiro excepcional.

Hubo quien trajo fusiles. Se tiraba casi verticalmente. Sonaba el disparo, saltaba el agua, pero el tiburón seguía nadando, mientras ambos pilotos se acercaban más. Después del quinto disparo, los movimientos del tiburón se hicieron pausados y menos enérgicos que antes. Lentamente, volvió hacia arriba el claro vientre y aquel vestiglo de los mares se hundió sin prisa. Ambos pilotos huyeron.

Con esta diversión se nos despertó el apetito de comer pescado. Para atraer un gran cardumen, se arrojaba de cuando en cuando por la popa toda clase de carnada; se echó una red de pescar y se la fijó en el mismo punto del barco. Cuando, después de un día entero, se levantó la red, con la expectación de todos los que habían tomado parte en ello, y que esperaban ganarse una comida de pescado, se encontró que nuestra única pesca eran las latas de conserva vacías que habíamos tirado nosotros mismos. Este método de pesca no nos proporcionó, por consiguiente, nada.

Nuestra presa ya no estaba en condiciones de acompañarnos, pues se le había terminado el combustible. Más de uno se imaginó lo que sería apoderarse de un barco inglés que estuviera lleno de combustible, poniendo en él, nuestra tripulación, provista de armas y municiones, sin faltar un cañón, del que no carecen en tiempo de guerra aun los barcos mercantes y constituirse en compañero del "Admiral Graf Spee" en su campaña de corso. Zumbaba en las cabezas la cifra de un millón de toneladas hundidas. Pero cuando se supo que no podríamos mantener nuestra presa por carencia de combustible, desapareció en la inalcanzable lejanía el sueño de apresar un barco inglés cargado de combustible hasta los topes.

Se dió a conocer la decisión del comandante en el "Huntsman". Los hindúes rogaron y suplicaron. Querían seguir adelante. Pero ¿con qué habían de alimentar las calderas? ¿Cómo habían de producir el vapor? Cuando se les explicó la situación, también ellos la entendieron: era el inevitable destino de los barcos.

El comando de presas desmontó nuestra ametralladora. Se

arrojaron a los botes las camas, las mantas y las hamacas. El cocinero apareció con una comida especial como de día de fiesta; se lamentaba ahora de los exquisitos bocados de su despensa y nos contó misteriosamente que los había ocultado hasta de los oficiales ingleses. Se metieron en los botes cajas y latas de conserva, fruta, mermelada y jarabes. Los prisioneros de guerra podían comer sus propias reservas durante los próximos días. Los hindúes arrollaron sus alfombras multicolores, destinadas a la oración.

Cuando hubimos abandonado el barco, empezó a trabajar el comando destinado a las voladuras. Diez minutos después de haberse encendido las mechas, se oyeron las explosiones. Saltó el agua donde se habían colocado los explosivos, mientras los espectadores de nuestros dos barcos esperaban el hundimiento del "Huntsman". Acababa el día, la luz se debilitó; hubo que guardar los aparatos fotográficos, pues todavía flotaba el carguero. Las bodegas estaban demasiado llenas, por lo cual el agua entraba lentamente; sólo a medianoche se hundió. El 17 de octubre se tragó el mar otras 8.196 toneladas de registro bruto que habían pertenecido a la marina mercante inglesa.

Había terminado nuestra estadía en el "astillero", por lo que debíamos dedicarnos a nuevas tareas. Las agua de la costa de Africa eran muy frecuentadas, pues por allí pasan los barcos que vienen de Australia y de la India: era nuestro deber impedirlo. Nuestros depósitos de víveres o de combustible estaban llenos, los compartimientos destinados a los prisioneros esperaban nuevos huéspedes; la tripulación del "Admiral Graf Spee" deseaba, llena de ansiedad, tomar parte en nuevas acciones. Nos despedimos del "Altmark", y nos dirigimos hacia Oriente. El timón se tendía hacia el Africa del Sur, ante nosotros se encontraba el golfo de Luederitz. ¿Habría dado entretanto el Almirantazgo británico nuevas órdenes a los barcos de comercio? Ayer debió haber llegado a puerto el "Huntsman". ¿Cuándo se le daría por perdido? ¿Cuándo se empezaría a hablar de nostros? Nuestros telegrafistas no oían nada extraordinario, no se captaban telegramas nuevos. Parecía como si no se tuviera la menor idea de nuestra presencia.

Durante este viaje de crucero nos manteníamos de día

lejos de la costa, de noche nos acercábamos como un cazador furtivo. Pronto resonó a través de todo el barco la noticia de que se avistaban las luces de posición de un barco, delante de nosotros.

Se observó durante mucho tiempo, divergían las opiniones. ¿Eran barcos neutrales? ¡Pero entonces eran demasiados. ¿Se trataría de un convoy enemigo? ¿O distinguíamos tan sólo las luces de posición de los barcos de guerra que los acompañaban? Si eran neutrales, ¿hasta qué punto podían considerarse así? Una cosa era evidente: si habíamos de proseguir nuestra tarea durante semanos o meses, era necesario que no nos arrimásemos mucho a la costa; después de un pequeño cambio de rumbo, desaparecieron las luces.

El 22 de octubre se ordenó nuevamente a la tripulación que ocupara sus posiciones de combate, pues se había avistado un barco.

Las cubiertas de paseo quedaron instantáneamente vacías, todos los que no estaban de servicio se apresuraron a dirigirse a sus puestos; también se puso en marcha el emisor Marconi. Se estableció comunicación telefónica con el cuarto de telégrafos, pues si el barco enviaba un radio era necesario que los del transmisor Marconi lo supieran inmediatamente. En seguida se oyó la advertencia: el vapor telegrafiaba.

Velozmente atravesaba el éter la conocida señal: "r-r-r-r", a la que seguían algunos números que indicaban la posición. El emisor Marconi se metió entre medio: "s-s-s-s" agregando una situación enteramente distinta. Transmitíamos como si se tratara del ataque de un submarino.

Puesto que el barco enviaba un aviso con redacción inglesa, la cuestión de la nacionalidad estaba resuelta para nosotros: era un barco británico.

Nuestra artillería ligera estaba pronta. Los sacos de arena amontonados detrás del puente del buque mercante permitieron comprender en seguida dónde se encontraba el telégrafo: allí ladraron los primeros saludos metálicos. En el mástil de combate se desarrolló la advertencia:

"Stop wireless or I open fire".

Cesó la actividad del telégrafo. El disparo de advertencia

que, como siempre, cayó ante la proa, no había dejado de hacer efecto. El barco se detuvo.

Nuestro comando de presas bailaba con el bote que se dirigía hacia el mercante. En el peñol de babor apareció un hombre, parecía querer arrojar algo al agua, vió nuestro bote, se arrepintió y se alejó velozmente. Nuestra embarcación dió vuelta al barco, queriendo arrimarse por estribor. Nuestros marinos observaban la longitud del barco, cuando desde a bordo un saco, describiendo un amplio arco, vino a caer al agua. De nuestro bote saltó un buen nadador, que pudo recuperarlo, por una profunda inmersión. Al parecer, el inglés pretendió arrojar el saco lo más lejos posible, pero perdió varios preciosos segundos al fracasar su primera tentativa, tiempo, que aprovecharon nuestros marinos para acercarse. Se salvó el saco, del cual iba a examinarse cuidadosamente su contenido. Podría contener papeles muy valiosos para nosotros, siempre que no los hubiera estropeado el agua.

El comando de presas subió a bordo por la escalera de gato, después de lo cual tomaron el puente por asalto:

Hands up! [1]

Con la pistola en la mano derecha, extrajeron de las botas, granadas de mano, que pusieron violentamente sobre la mesa.

"Oh!... handbombs!... look there... handbombs! [2]

Con un poco de reluctancia, los ingleses levantaron las manos y retrocedieron hasta la puerta. ¿Estallarían pronto las bombas?

Se examinó cuidadosamente el cuarto de derrota y el telégrafo. ¿Qué es esto? Parecía ser una clave inglesa para telegrafiar. Convenía llevársela, en todo caso, para estudiarla.

Se explicó a la tripulación del "Trevanion" que debía meterse en los botes del "Admiral Graf Spee", llevando sus efectos personales, si no preferían dirigirse a la costa africana, remando en los propios. Si preferían esto, se les suministrarían alimentos y agua potable. Pero la tripulación prefirió lo primero.

---

[1] En inglés en el original: "¡Manos arriba!" — (N. del T.)

[2] En inglés en el original: "¡Granadas de mano... fijate..., granadas de mano!" — (N. del T.)

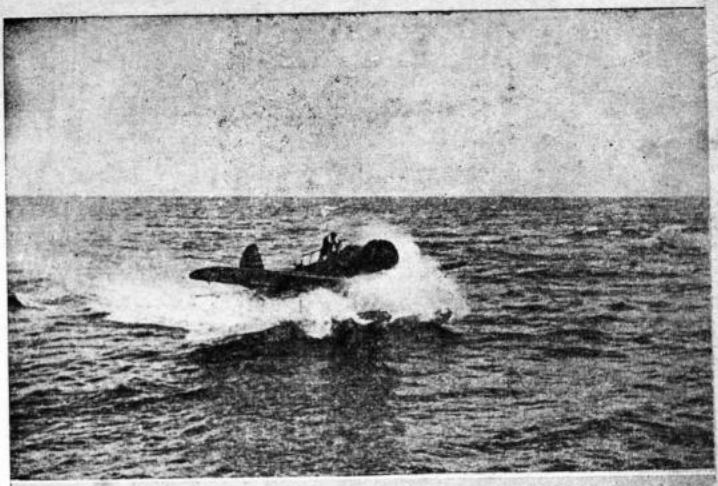
Había caído en nuestras manos un excelente barco, construído en 1937. Exactamente como el nuestro, se movía mediante motores. ¿No podríamos enviarlo como buena presa? Se buscaron los depósitos de combustible y se estableció aproximadamente su contenido. Había muy poco, y de todos modos no alcanzaba para un largo viaje. El que teníamos nosotros nos era sumamente precioso, no podíamos ceder nada de él. ¿No podríamos tomar el combustible del inglés? Desgraciadamente aquella embarcación carecía de las instalaciones necesarias, faltaban los tubos, sin contar con que sus máquinas tenían una rosca distinta. También para este barco no quedaba otra cosa razonable sino hundirlo.

A la caída de la tarde, nuestra artillería medía y los cañones pesados de la defensa antiaérea desgarraron los costados del inglés. El pesado mineral de cinc ocupaba muy poco espacio; las bodegas estaban casi vacías. Muy pronto entraron las aguas arrastrando su presa hacia la profundidad. Para su último viaje, se echó el barco sobre un costado. Ya se encontraba la chimenea casi sumergida, cuando saltó el agua como en un geiser, manteniéndose la embarcación algunos minutos a flor de agua con la quilla hacia arriba; se oyó entonces un ruido como si alguien hiciera gárgaras, saltaron en el aire planchas de madera y cajas, que al caer al agua llevó la corriente hacia todos lados, desapareciendo entonces el casco. Se había cerrado una nueva tumba acuática.

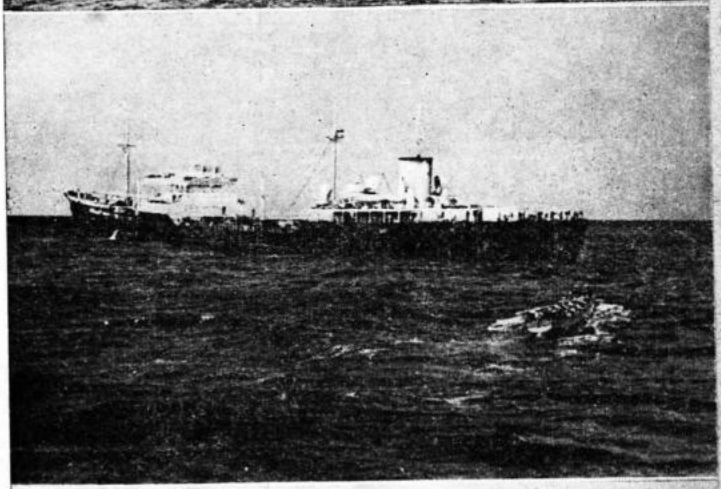
Borramos de la lista el vapor "Trevanion"; había 5.300 toneladas de registro bruto menos. Se envió al fondo del mar la carga, que consistía en 8.835 toneladas de mineral de cinc.

El comando de presas trajo mucho material. En el saco húmedo se encontraron cartas marinas rotas, en las que eran visibles los pinchazos de los alfileres. Según ellas, se suponía por allí la existencia de dos "raiders" alemanes, dando por probable la presencia de un tercero.

Se encontraron, además, pedazos de formularios de telegramas que el agua no había tenido tiempo de estropear. Los restos de algunas "órdenes secretas" se colocaron en las paredes de nuestro cuarto de derrota. Más adelante se entregarían

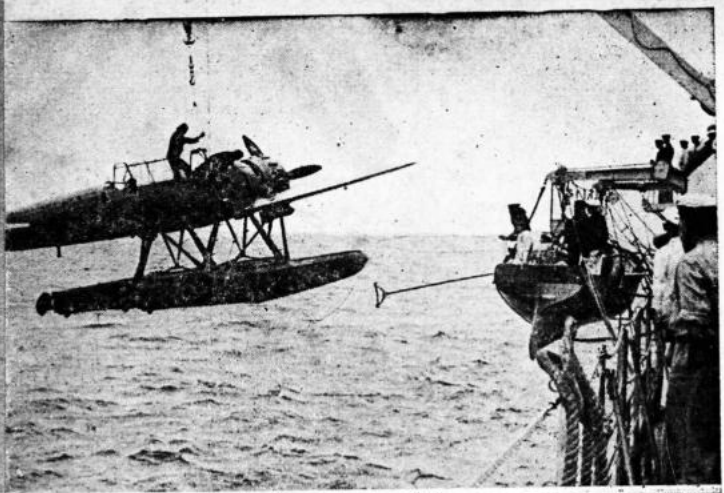


Regresando de un vuelo de reconocimiento

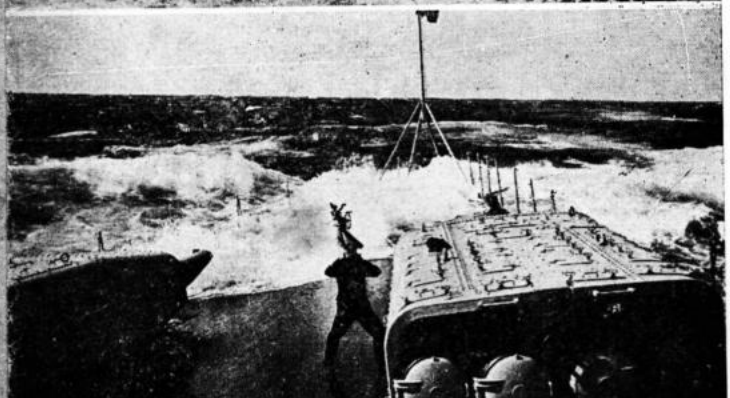


El encuentro con el "Altmark"

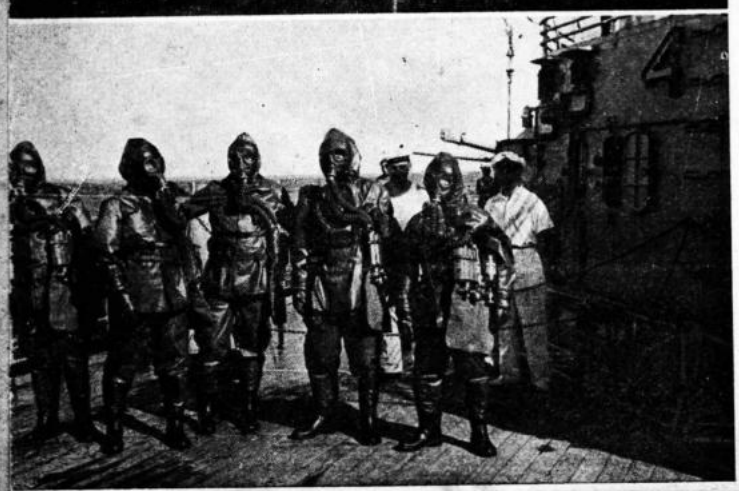
Transvasamiento de petróleo del "Altmark" en el mar



El hidroavión es
izado a bordo



Las torrecillas
ataque y los dep
sitos de torpedo
a proa



Pelotón con má
caras antigase
ejercitándose

al "Altmark" los papeles del barco, así como el rol de la tripulación.

Entre los marineros del comando de presas que observaban curiosamente lo conquistado había uno cuya blusa estaba extrañamente abultada. Lo notó el oficial de guardia. Bajo las más severas penas estaba prohibido a nuestros marineros robar o saquear, pero aquí se podía agarrar a uno con las manos en la masa. Se le acusó públicamente, y al oír las escandalizadas preguntas de sus superiores, respondió sonriendo inocentemente, sacando a relucir un gato. ¿Qué se podía hacer en ese caso? No era posible castigarlo por ser amigo de los animales; tampoco se podía arrojar al felino, así como así, por la borda. El pobre micifuz no tenía ninguna culpa de la guerra. El oficial se alejó sonriendo.

Mientras tanto, nuestro barco había emprendido nuevamente la marcha. Los ojos de los vigías, que no descansaban nunca, anunciaron haber descubierto un submarino. Se examinó aquel lugar con ojos de lince, pero casi inmediatamente se avisó al comandante que eran los vacíos botes salvavidas del buque mercante hundido. ¿Habrían dejado los ingleses algún mensaje en ellos? Con la prisa propia de esas acciones, al preocuparse por el transporte de los prisioneros, nadie se había interesado por los botes, ni siquiera se había tomado el trabajo de revisarlos. Algunos temperamentos ansiosos temieron lo peor. Tranquilamente, ordenó el comandante cambiar el rumbo; con ametralladoras y fusiles se produjeron vías de agua en los botes hasta que se hundieron lentamente. Proseguimos nuestro viaje con el curso primitivo.

Sin aliento, llegó al puente uno de los telegrafistas especializados, produciendo gran intranquilidad entre el personal de guardia.

—¿Dónde está el comandante?

Una importante noticia: desde hacía unos diez minutos se sucedían ininterrumpidamente las transmisiones en inglés. Deberían estar relacionadas con nuestro último hundimiento.

Entre otras cosas, habíamos captado una advertencia acerca de submarinos, que provenía de un ángulo de 340 grados. El texto se parecía muchísimo al que transmitimos nosotros

cuando estorbamos la indicación de posición del último mercante. Poco después, llegó otra noticia de los telegrafistas: se había captado una transmisión que advertía el peligro de un crucero alemán en aquellas aguas. Pudimos establecer la posición del emisor por radiogoniómetro: debía encontrarse muy cerca de la costa.

Las estaciones transmisoras inglesas repitieron dos advertencias acerca del peligro alemán. Una provenía del barco inglés que habíamos hundido pocos minutos antes y la otra de nuestro propio transmisor.

Hacia el Norte divisamos un vapor que se dirigía hacia Oriente y que podía ser un carguero, que volvía a puerto en obediencia a las últimas órdenes secretas. Entre los barcos que se encontraban en viaje parecía haberse producido una gran excitación: preferimos dejar que aquel buque mercante siguiera su curso.

Con toda tranquilidad, se examinaron los papeles confiscados. Después de algunas horas de paciente búsqueda, apareció el éxito. El telegrafista del "Trevanion" había cometido un grave pecado de omisión al no destruir aquellos importantes papeles; poseíamos ahora la clave telegráfica del Almirantazgo británico, publicada para los barcos de comercio. Sin ningún trabajo, podíamos descifrar algunos telegramas ingleses. En ellos se exigía que todos los barcos se refugiasen en el puerto más próximo, pues algunos cruceros y submarinos alemanes operaban en aguas africanas. Les deseamos la mejor suerte en la búsqueda de submarinos. Entretanto, los barcos de la marina mercante enemiga se mantenían ociosos en los puertos e Inglaterra recibiría tardíamente cargamentos muy importantes desde el punto de vista bélico o de la alimentación; así se producían en el comercio y en el aprovisionamiento de alimentos entorpecimientos desdichados y tardanzas. Podíamos estar satisfechos de los resultados de nuestra última acción, pues había alcanzado el objetivo propuesto.

Todo eso significaba que se conocía nuestro postrer hundimiento; debíamos contar con que el enemigo había establecido nuestra situación mediante radiogoniometría. Por ello, el comandante decidió mandar el primer despacho a la patria.

Desde hacía muchos meses, por primera vez, la antena irradió una gran energía para transmitir aquel informe, destinado al Consejo Superior de Guerra.

Durante aquel día, nuestros peluqueros estuvieron sumamente ocupados, pues los prisióneros, después de haberse sometido a un examen médico, fueron enviados a la peluquería, pues aquellas melenas de artista, al parecer de gran moda en la marina inglesa, contradecían nuestros ideales estéticos, y además, a bordo, es higiénico el pelo corto. Bajo la máquina de esquilar aparecieron otra vez cabezas humanas, y lo que es más importante, cabezas de aspecto europeo.

Apenas se había transmitido la última letra de nuestro despacho el Alto Comando, después de capatr el acuse de recibo y de haberlo descifrado, cambiamos repentinamente de rumbo, y a toda velocidad nos dirigimos al encuentro del "Altmark", pues en la región anterior los ingleses se dedicarían a buscarnos ansiosamente. El enemigo se imaginaría en seguida las razones por las cuales el "Huntsman" no llegaba a puerto. Sobre los mapas, en los que se habían indicado con alfileres provistos de banderitas la posición de los buques de guerra enemigos, cuya posición nos era conocida, el comandante decidió abandonar el Atlántico por un tiempo.

Durante un día atronaron nuestros motores desarrollando toda su energía, mientras las hélices, girando al máximo de vueltas, convertían en espuma el agua que quedaba detrás de la popa, y la proa de nuestro esbelto barco cortaba el Atlántico. Cada hora ponía unas cuantas millas más entre nosotros y el lugar del último hundimiento.

Nuevamente se modificó el camuflage y se preparó el barco para otros cambios de aspecto. Ya al día siguiente encontramos al "Altmark", que no nos reconoció, debido a nuestra apariencia y que al pronto trató de huir. Nuestro pequeño reflector de señales no servía para aquella distancia demasiado grande, por lo que, utilizando el mayor, que tenía un espejo de un diámetro de dos metros, se hizo la segunda y la tercera señal de reconocimiento, a las cuales respondió el "Altmark" con los destellos correspondientes a haber entendido. Ambos

barcos se acercaron; una bandera inglesa más en nuestro tope anunciaba el quinto hundimiento.

Nuevamente surcaron los botes las aguas entre los dos barcos. Se enviaron los prisioneros, y nosotros recibimos alimentos; harina, carne, patatas secas, arroz y levadura.

El "Altmark" había acumulado una enorme carga. Pero ya podía reconocerse que había entregado mucho. Su popa sobresalía enormemente del agua, los costados se erguían a mayor altura que durante nuestro primer encuentro.

La velocidad de los últimos días había mermado mucho nuestras reservas de combustible. Las defensas contra torpedos, que se ensanchaban hacia afuera, a lo largo de la línea de flotación y que la rodeaban hacia abajo como si fueran morcillas, se encontraban ahora por encima del agua. Tomamos combustible como lo habíamos hecho otras veces, llenando nuestros tanques, con lo que se hundió nuestra línea de flotación veinte centímetros en su líquido elemento.

EN EL ESTRECHO DE MOZAMBIQUE

ESTA vez el "Admiral Graf Spee" y el "Altmark" permanecieron poco tiempo juntos. Se comunicó al capitán de nuestro barco de aprovisionamiento la decisión del comandante; se discutió en secreto el próximo campo de operaciones, se acordó el lugar y la fecha del próximo encuentro, después de lo cual ambos barcos se separaron, deseándose buen viaje mediante señales y dirigiéndose ambos hacia el Sur por rutas distintas.

En la oficina del comandante cambiaron las banderitas de los mapas, según los últimos telegramas captados, se estableció por radiogoniómetro la posición de los transmisores ingleses y se la marcó en los mapas. El enemigo desplegaba fuerzas importantes. Aumentaba el número de los perros, pero la liebre no aparecía.

Habíamos de evitar todos los barcos, pues deseábamos hacer notar nuestra presencia en nuevos mares. Los subsiguientes días estuvieron llenos de una vigilancia uniforme y cansadora.

A mediados de noviembre nos acercamos ál polo Sur, y hubo mucho descenso de temperatura. Nuevamente tuvimos que sacar a relucir los pesados y gruesos uniformes. De noche se amontonaban todos ante los altoparlantes que propalaban las noticias del Servicio Alemán de Informaciones. Nos enteramos, con envidia de los éxitos de barcos menores que el nuestro, pero cuya cantidad de hundimientos era mucho mayor. No nos favorecía la suerte.

Nos rodeaba el mal tiempo; el anemómetro, al que llamábamos irónicamente el molinillo de café, giraba para todos

lados. Los meteorólogos pronosticaban tormentas y fuerte oleaje. El personal de cuyos servicios se podía prescindir se reunió en la toldilla para oír la palabra del comandante.

En pocas frases describió nuestra actividad desde que habíamos salida de puerto, de la cantidad de barcos, de tiempo y de dinero que debía ofrecer el enemigo para contrarrestar nuestra acción. Conocíamos por lo menos sesenta unidades que estaban empeñadas en buscar al "raider". Ahora nos dirigíamos al océano Indico, y crearíamos dificultades también allí. Pues en aquellas aguas el tránsito de barcos era demasiado tranquilo.

Al seguir esa ruta habíamos de encontrar también barcos neutrales que podrían leer el nombre de nuestro barco, que, en la medida de lo posible, había de permanecer secreto, por lo que deberíamos arrancar la cinta con el nombre de nuestra gorra. Para el barco se pintó un nuevo nombre: "Admiral Scheer", que se colocó sobre el antiguo.

El mar estaba muy agitado. En las amplias cubiertas de paseo se dieron espectáculos cinematográficos, repartiéndose la tripulación de tal manera que la mayoría pudiera gozar de ellos, pues las distracciones eran muy necesarias.

El tiempo libre de cada día se dedicaba a los ejercicios de las distintas actividades marítimas; los señaleros cargaban los cañones, los tripulantes dedicados al servicio de municiones ensayaban una y otra vez. En aquel puente los médicos daban instrucciones sobre primeros auxilios, se enseñaba el transporte de heridos. En las salas de la enfermería se examinaba el estado de salud de los tripulantes, los enfermos eran cuidados en habitaciones especiales, hasta su curación.

Los chinos de a bordo que estaban encargados del lavado de la ropa quedaron encantados cuando se enteraron que ya no había patatas frescas a bordo. A menudo había arroz, ocasión que aprovechaba el jefe para llevarse una gran cazuela. Pero también en la lavandería se hizo más pesado el trabajo; cuando hubo que desmontar la instalación de producción de agua caliente para limpiarla, se careció de líquido para lavar. Ya no podíamos entregar toda la ropa, por lo que cada uno tuvo que limpiar por sí mismo más de un traje de trabajo y más

de una pieza de ropa interior. Semejante ocupación no nos divertía mucho, pero finalmente nos acostumbramos.

El más viejo de los chinos se dirigió al mecánico, encargado de las bombas. ¿Cómo podría tener pronta para fin de semana toda la ropa si carecía de agua? Sus conocimientos del alemán no eran muy extensos, pero pudo decir mucho con estas pocas palabras:

"No agua..., no ropa".

Ya habíamos observado cómo planchaban aquellas habilidosas manos, interesándose por humedecer la ropa: se llenaba la boca de agua y se la esparcía después en gotitas sobre la pieza que se planchaba, siendo enorme la ganancia de tiempo. Ensayamos este procedimiento con nuestra ropa, pero uno de los experimentadores no lo hizo del todo bien. Escupió y respiró, afinó los labios, hinchó las mejillas, cayó algo ruidosamente sobre cubierta, resbalando después hasta el agua. Una emplomadura de muelas, hacía tiempo suelta, se desprendió definitivamente, librándose de su sujeción por caer al mar. El dentista tuvo algo que hacer.

En los diferentes puntos del barco, en los pañoles, reinaba una calma absoluta. Ahora había tiempo para estudiar los peces voladores que se cazaron antes. Estaban destinados a convertirse en trofeos que se mostrarían a los asombrados amigos en la patria. Pero la preparación no había tenido éxito, la piel olía todavía intensamente. Se devolvió a su elemento aquellos peces secos y rellenos, cosidos trabajosamente y colocados sobre maderas. Los verracos de mar rodeaban nuestra proa.

Hicimos un gran círculo, en el extremo sur de Africa, dejando a nuestra izquierda el Cabo de Buena Esperanza. Algunas golondrinas del Cabo volaban alrededor de nuestro barco. Hasta allí, habíamos tenido el viente de través, pero ahora nos tomaba por la popa, arrojando remolinos de agua sobre la toldilla. Particularmente de noche, cuando las olas, cuya corona de espuma deshacía la tormenta, arrastradas por el viento, en el que quedaban suspendidas las gotas de agua, las que caían unas encima de otras, se hubiera podido creer que corríamos una carrera con la tempestad.

Efectivamente, era una loca carrera por la vida o la muerte. ¿Se imaginaría la flota inglesa que se encontraba en el Cabo, que durante aquella noche tormentosa el enemigo que ella buscaba tan afanosamente se hallaba a pocas millas de su escondite y se metía en el océano Indico?

Nos encontrábamos en la tormentosa región de Mozambique, nos habíamos metido en aquella región tan temida en los tiempos de la navegación a vela; pronto, sin embargo, se calmó el mar, cedió el viento, y el sol apareció a través de las nubes. Se recogieron las cuerdas a las cuales se agarran los marineros durante las tormentas; caras curiosas aparecieron en la cubierta superior para llenarse los pulmones de aire puro después de tanto tiempo.

Era el océano Indico, que no se diferenciaba en nada del Atlántico.

¿Qué sorpresas experimentaríamos en ese mar? Por pares se acercaron los delfines. El que pudiera nadar sólo la mitad de lo bien que lo hacen ellos sería próximo campeón olímpico. Las golondrinas del Cabo, mayores, pero de anatomía más elegante que los campeones del vuelo planeado que ya conocíamos, volaban alrededor de nuestro mástil. Si desde tierra se hubieran podido distinguir aquellos pájaros con un buen prismático, se hubiese podido sospechar que navegábamos a lo largo de la costa, pues los barcos neutrales estaban inscriptos en los registros de las comisiones inglesas de control. Supongamos que un hidroplano saliera del Cabo. Sólo una cosa podía evitarnos indeseables complicaciones: estar siempre prontos y tener los ojos muy abiertos. Nos dirigimos hacia el Norte, metiéndonos por el estrecho de Mozambique, pues queríamos demostrar nuestra existencia en la importante ruta del Cabo hasta Ceilán y Australia.

Durante tres días recorrimos con poca velocidad aquellas aguas, sin encontrar presas. ¿Habrían recibido aviso ya los barcos de esta zona? Era necesario que notaran nuestra existencia; suponiendo que no hiciéramos ninguna presa, por lo menos debían vernos desde la costa. Se comentaría entonces en todos los círculos de la marina inglesa que un acorazado alemán recorría aquellas aguas, teniendo en cuenta que, según sus da-

tos, no había sido enviada hacia allí ninguna embarcación inglesa.

Con mal tiempo, dimos vuelta al Cabo. Después de 115 días de navegación avistamos tierras por primera vez; durante 115 días no vimos sino cielo y agua, todos querían subir al puente para admirar el Africa Oriental. Involuntariamente nos acordamos del gran genovés, cuando, después de largas semanas de viaje por mar, dejó caer el ancla frente a las costas de América.

Pero en muchos rostros podía observarse el desengaño; entre los jirones de niebla apareció una costa vertical de color amarillo pálido; hacia arriba se mostró una cinta de vegetación de color verde claro. En el cuaderno de bitácora y en las memorias de muchos tripulantes se consignó este hecho que interrumpía nuestra larga y monótona navegación. Con los prismáticos, desde la cordelería podían observarse las mujeres de color que habitaban aquella costa; desgraciadamente la distancia era demasiado grande para murmurar en sus oídos los sueños de un marinero, que hubieran sonado como música celestial para nosotros después de tan largo viaje.

Para el timonel, avistar la costa significaba un trabajo enorme; se la comparó con cartas marinas muy exactas, estableciendo nuestra situación de acuerdo con esas observaciones. Ahora se vería si el continuo establecimiento de la situación y la navegación a la estima proporcionaban resultados correctos. Según las últimas medidas, nuestra posición calculada difería en unos pocos metros de la establecida mediante las cartas y la visión de la costa.

La tierra ofrecía un cambio a la tripulación, pero nuestros jefes examinaron cuidadosamente la seria situación. Los habitantes debían ver necesariamente un barco de guerra que navegaba tan cerca de tierra. Podíamos suponer, sin embargo, que en aquella parte del país no había ni telégrafo ni teléfono, por lo que, quien nos viera, mandaría un bote hasta la próxima estación para dar aviso. Al caer el día, nos dirigíamos otra vez a la alta mar.

Mientras examinábamos desde lejos aquel continente desconocido para nosotros y discutíamos el pro y el contra de

nuestra situación, cayó como una bomba la noticia de los vigías de haber avistado un barco.

La tripulación de la cubierta superior había ejercitado ya los ojos: era un barco grande. Envuelto en una espesa nube de humo, se dirigía a toda velocidad hacia la costa, escapándosele el vapor por todos sus remaches y junturas. Al cortarle nosotros el camino, se detuvo.

Debido a la corta distancia, podíamos reconocer que parte de la tripulación eta de color. Observamos sus desordenados movimientos. Se bajó un bote, y se deslizaron hacia abajo aquellos morenos agarrados de las cuerdas; cada uno de ellos lo hacía mejor y más velozmente que el anterior. Caían encima de los precedentes, por lo que debieron producirse bastantes chichones y lastimaduras.

Nuestro comando de presas llegó a bordo y efectuó rápidamente la revisión del barco. El "Africa Shell" no llevaba ninguna carga. No podíamos hundirlo en aquellas aguas poco profundas, las cargas explosivas y las granadas eran demasiado caras. Por consiguiente le abrimos las válvulas y aquel buque tanque encalló a cinco millas de la costa.

Rápidamente, se dirigió el bote con su tripulación de negros hacia tierra. Nuestro medidor de distancias recorrió aquel trozo de costa. Palmeras aisladas se elevaban sobre la vegetación esteparia, donde los negros, hombres y mujeres, éstas con los senos al aire, gesticulaban, cubiertos exclusivamente con un taparrabos de hojas de árboles. Les había atraído la atención lo que ocurría en el mar. El "Africa Shell", con sólo 750 toneladas de registro bruto, lo único que pudimos agregar a nuestras cifras de hundimiento, quedó en la playa acostado por estribor. En la bahía de Delagoa, permaneció aquel raque como testigo de nuestra actividad.

El capitán de aquel barco llegó a bordo del "Admiral Graf Spee" con el bote de nuestro comando de presas, Para las regiones frías, se le dió ropa, no llevaba otra cosa que un traje para los trópicos con los típicos "shorts", pues lo agarramos enteramente de sorpresa. Probablemente, se aburriría mucho en nuestro barco, porque sólo se encontraría con compatriotas cuando llegase el "Altmark". Se le asignó como habitación la

nuestra situación, cayó como una bomba la noticia de los vigías de haber avistado un barco.

La tripulación de la cubierta superior había ejercitado ya los ojos: era un barco grande. Envuelto en una espesa nube de humo, se dirigía a toda velocidad hacia la costa, escapándosele el vapor por todos sus remaches y junturas. Al cortarle nosotros el camino, se detuvo.

Debido a la corta distancia, podíamos reconocer que parte de la tripulación era de color. Observamos sus desordenados movimientos. Se bajó un bote, y se deslizaron hacia abajo aquellos morenos agarrados de las cuerdas; cada uno de ellos lo hacía mejor y más velozmente que el anterior. Caían encima de los precedentes, por lo que debieron producirse bastantes chichones y lastimaduras.

Nuestro comando de presas llegó a bordo y efectuó rápidamente la revisión del barco. El "Africa Shell" no llevaba ninguna carga. No podíamos hundirlo en aquellas aguas poco profundas, las cargas explosivas y las granadas eran demasiado caras. Por consiguiente le abrimos las válvulas y aquel buque tanque encalló a cinco millas de la costa.

Rápidamente, se dirigió el bote con su tripulación de negros hacia tierra. Nuestro medidor de distancias recorrió aquel trozo de costa. Palmeras aisladas se elevaban sobre la vegetación esteparia, donde los negros, hombres y mujeres, éstas con los senos al aire, gesticulaban, cubiertos exclusivamente con un taparrabos de hojas de árboles. Les había atraído la atención lo que ocurría en el mar. El "Africa Shell", con sólo 750 toneladas de registro bruto, lo único que pudimos agregar a nuestras cifras de hundimiento, quedó en la playa acostado por estribor. En la bahía de Delagoa, permaneció aquel raque como testigo de nuestra actividad.

El capitán de aquel barco llegó a bordo del "Admiral Graf Spee" con el bote de nuestro comando de presas. Para las regiones frías, se le dió ropa, no llevaba otra cosa que un traje para los trópicos con los típicos "shorts", pues lo agarramos enteramente de sorpresa. Probablemente, se aburriría mucho en nuestro barco, porque sólo se encontraría con compatriotas cuando llegase el "Altmark". Se le asignó como habitación la

cámara de popa que habían ocupado el capitán del "Clement" y su primer maquinista. Delante de la puerta, se colocó un marinero de guardia.

Nos pusimos otra vez en marcha en busca de más presas; dos horas después se avistó otro barco, se dió la voz de alarma y los marineros se apresuraron a ocupar sus puestos.

Desde el puente se comunicó a todas las secciones las notables medidas del barco, cuyo tonelaje se estimó en unas 20.000 toneladas.

Al acercarnos, reconocieron nuestros asombrados ojos la bandera japonesa, desapareció el estado de alarma, y los tripulantes que, en consecuencia, no tenían nada que hacer, se apresuraron a ocupar las cubiertas. Sobre el casco de un color obscuro, se alzaba la obra muerta, pintada de un color blanco como la nieve. Se cambiaron los saludos tradicionales. Los japoneses nos desearon mucha suerte y ricas presas. Quisieron conocer nuestro nombre, pregunta a la que no respondimos. ¿Era el "Spee"? Nuevamente, debimos dar la callada por respuesta. Perdimos de vista al barco japonés, que se dirigía hacia el Norte.

El torrero del cabo Colatto había observado nuestra última acción y el hundimiento del "Africa Shell"; en un telegrama sin cifra comunicó ese hecho a las autoridades inglesas. Ahora teníamos la seguridad de haber sido avistados.

Terminaba el día; enviamos un telegrama a la patria lejana, sin obtener, sin embargo, acuse de recibo. ¿Deberíamos telegrafiar otra vez y permitir así que el enemigo estableciera nuestra situación por radiogoniómetro? Rumbo al Norte, nos acercábamos a Madagascar. Finalmente, el comandante ordenó que se enviara otro telegrama a las 22 horas. La estación alemana apareció como siempre puntualmente a la hora señalada. De acuerdo con las órdenes del comandante, enviamos nuestro telegrama, que entendieron sólo entonces. Por el teléfono de a bordo se comunicó esta novedad al capitán, que poco después ordenó al timonel que siguiera un curso nuevo.

Con una velocidad de 25 millas por hora, nos alejamos del lugar, desde el cual habíamos transmitido nuestro último mensaje. El comandante creía firmemente que se había estable-

cido nuestra posición por radiogoniómetro. La diferencia entre nuestras dos transmisiones debía inducir al enemigo a creer que queríamos meternos en el océano Indico. ¿Tendría éxito esa maniobra destinada a engañarlos?

Se recomendó la mayor atención a los telegrafistas que debían escuchar las transmisiones del enemigo.

Se repetía continuamente el telegrama del cabo Colatto; de repente, se produjo una pausa de media hora, después de lo cual se irradió por el éter un telegrama cifrado. Sospechamos que era el mismo texto conocido por nosotros. Como coincidía el número de letras, nos acercamos un paso más a la clave telegráfica inglesa.

Entonces aparecieron en el éter las transmisiones de Suez y de Colombo; los potentes transmisores de barcos que se encontraban en el océano Indico permitían suponer que se encontraban allí poderosas unidades. Se llamó a puerto a los mercantes ingleses; el océano Indico debía quedar vacío. La flota enemiga se reunió en la salida del canal de Mozambique, pretendiendo cazarnos allí. Otra vez habíamos alcanzado lo que nos proponíamos, podíamos estar satisfechos. No se pretendía que hundiéramos una gran cantidad de barcos o un gran tonelaje, sino que estorbáramos el tránsito comercial y entretuviéramos durante todo el tiempo posible la flota enemiga.

Amaneció el 16 de noviembre, mientras marchábamos a toda velocidad. Que nos buscaran y esperaran los ingleses en el estrecho de Madagascar. Nos dirigíamos nuevamente hacia el Atlántico, donde, según nuestras últimas noticias, se habían tranquilizado demasiado las cosas.

Sobre nosotros se levantaba un sol tropical, el aire estaba saturado de humedad. Todos queríamos dormir y no pensar en nada. Que no nos distrajera la guerra de corso, o simplemente la guerra, que no apareciera ningún barco de comercio, que no nos persiguiera la flota inglesa. Lo único que nos interesaba era encontrar un lugar fresco para dormir en él. Se repartió café frío, bien negro, sin azúcar, a los marineros de guardia.

Al mirar casualmente nuestro medidor de distancias, se observó que no se movía:

—¡Barco neutral a la vista!

Sobre los costados se había pintado la bandera holandesa y el nombre "Mapia" con grandes letras. Dimos una vuelta alrededor del barco. ¿No se habría disfrazado así la pintura o el nombre anterior?

De muy buena gana nos comunicó el puerto de matrícula, el de destino, así como la carga, lo que estaba de acuerdo con nuestras listas, por lo que lo dejamos pasar. En nuestro palo de señales se hizó el banderín que corresponde a un pedido de disculpa por la molestia, deseándole buen viaje. Escuchamos ansiosamente para saber si telegrafiaría en cuanto desapareciese de nuestra vista, lanzando así al enemigo en nuestra busca. Pero no se oía nada, reinaba completa tranquilidad en el éter. Era seguramente un neutral. Mucho tiempo después nos enteramos que la tripulación de un barco holandés al llegar a Bombay relató que cerca de Madagascar los había detenido el acorazado alemán "Scheer".

Pero el verdadero "Scheer" operaba en el Atlántico norte. Los tácticos enemigos esperaban ansiosamente que les llegaran noticias, de las que pudieran deducir los movimientos de los barcos alemanes de guerra. Pero los diferentes despachos dificultaban la interpretación libre de críticas.

Desaparecían los barcos en el Atlántico norte; semanas después, los tripulantes de barcos neutrales, o los mismos marineros ingleses, en sus visitas a tierra, contaban que habían avistado submarinos; los náufragos relataban los ataques mediante aviones o las acciones de un "raider" alemán; tal vez entre tanta gente, había uno que podía citar el nombre "Scheer" de un acorazado de bolsillo. En un gran mapamundi se colocaba entonces un alfiler con una banderita alemana que llevaba el nombre "Scheer". Desde el Brasil se transmitían las acciones del "Spee"; por consiguiente, el nuevo barco gemelo tenía allí su campo de operaciones, marcando la correspondiente señal el lugar donde se lo había avistado.

Pocos días después se precipitaron las noticias del hundimiento de buques mercantes ingleses ante la costa del Africa Occidental. Probablemente tenía allí el tercer barco alemán su campo de operaciones; en cuanto se estableciera sin lugar

a dudas el nombre de esa nueva unidad, se cambiaría el signo de interrogación de la banderita por el nombre "Deutschland".

Ahora resultaba que la tripulación de un barco holandés, al llegar a Bombay, afirmaba haber sido detenida su embarcación, algunos días antes, entre Africa y Madagascar por el acorazado de bolsillo "Scheer". ¿Cómo había de entenderse todó eso?

Tal vez nuestro barco gemelo había dado por terminada, hacía pocos días, alguna exitosa acción de guerra; era imposible que se encontrase ya en el océano Indico. La vigilancia era demasiado estrecha, los obstáculos muy grandes.

Los tácticos ingleses tendrían que ocuparse de muchas cuestiones y hacer laboriosos cálculos. Carecía actualmente de sentido reunir trabajosamente con ingentes gastos grandes unidades en la parte occidental del océano Indico. Según los informes de los marineros holandeses, el enemigo se había metido ya en un campo de acción enteramente distinto.

Pero parecía absurdo que un mismo barco de guerra alemán hubiera operado en tres diversos campos de acción; sólo motores muy especiales podían efectuar esa hazaña, y una persona poco enterada difícilmente podría entenderlo.

Queríamos pasar delante del Cabo de Buena Esperanza, describiendo un círculo de gran radio. Era seguro que las unidades inglesas estacionadas allí habían recibido ya la orden de estar alerta.

El sol se encontraba ya en el cenit, a pesar de lo cual nuestra obra muerta no daba sombras, pues nos rodeaba una luz pálida amarilla y una espesa niebla. No sabíamos si el viento volaba por encima de las aguas o era el movimiento atmosférico provocado por nuestra velocidad, que apretaba contra las cubiertas un aire pegajosamente cálido; en las habitaciones llenas de humedad, los dispositivos especiales de ventilación, como grandes cucharas que pasaran a través de los ojos de buey, no nos proporcionaban el necesario aire fresco.

En el cielo, sobre nuestra cabeza, se acumulaba la niebla, aunque era posible reconocer sueltos jirones de nubes; en la punta de la chimenea apareció una llamecita azulada que se extendía en lenguas saltarinas. Nos detuvimos asustados y ob-

servamos asombrados el mástil de la antena. ¿Provendrían de allí las llamas?

En seguida, saliendo del metal, aquella lengua de fuego se elevó casi a un metro de altura; vibraba en ella un ritmo que nos era desconocido. También otras piezas metálicas, que no se encontraban a tal altura, empezaron a despedir llamas al mismo compás. Eran fuegos de San Telmo. Atravesábamos una región cuyo aire estaba saturado de electricidad.

Nos ensimismamos en la contemplación de aquel espectáculo de la Naturaleza; parecía que pequeñas sílfides, de color azul claro, bailaran sobre alfileres. Ahora saltaban en el aire. Sus velós, de un suave color azul, livianos como el aire, ondeaban suavemente; desapareció la pequeña sílfide e inmediatamente, un rayo cegador zigzagueó por el cielo. Temblaron nuestros tímpanos, obligados a vibrar al unísono de un trueno terrible que se deshizo en una serie de descargas de mal agüero. Se cerraron sobre nosotros pesadas nubes negras. Nadie había notado su acercamiento. De repente, estaban allí, y apenas había dejado de oírse el trueno, cuando cayeron las primeras pesadas gotas.

La lluvia caía cada vez más espesa y más velozmente, en unos pocos segundos, la cubierta estuvo llena de agua, que corría hacia los costados y se escapaba por los imbornales. Nos encontrábamos en medio de una tormenta tropical. Caían cantidades enormes de agua, como si se la arrojara con cubos.

Cuando empezó la lluvia, se hallaban todavía algunos curiosos en la cubierta superior, reflexionando. Se produjo instantáneamente un desbande general. Sólo los marineros de guardia golpeaban la cubiera con sus pesadas botas, provistos de ropas de agua, calado hasta los ojos el sueste.

Nuevamente, las descargas iluminaron durante un segundo el mar que nos rodeaba. Muchos contaban el tiempo transcurrido hasta que se oía el trueno, pues la tercera parte de los segundos entre un fenómeno y otro, indica la distancia en kilómetros. A menudo, se puede mediante este método establecer la distancia a que se encuentra el núcleo de la tormenta. Un ruido sordo se hizo eco a través de aquella lluvia torrencial.

Miramos hacia arriba. Allí parecía iluminado el cielo con antorchas; los goterones al caer daban la impresión de formar una cortina de perlas líquidas, ante aquel juego escénico de luces, creado por la Naturaleza.

Quedó fijada nuestra atención por una descarga, como no es dado ver todos los días. De una obscura nube saltó una espiral de fuego, que se fué estrechando hasta convertirse en los tres cuartos de vuelta en una bola luminosa que, despidiendo llamas, iluminó la escena con una luz espectral.

No siguió a este extraño rayo ningún trueno explosivo y nítido, sino que un aullido amenazador, como si proviniera de una manada de animales salvajes, pareció ser la manera de expresarse de las desencadenadas fuerzas de la Naturaleza tropical.

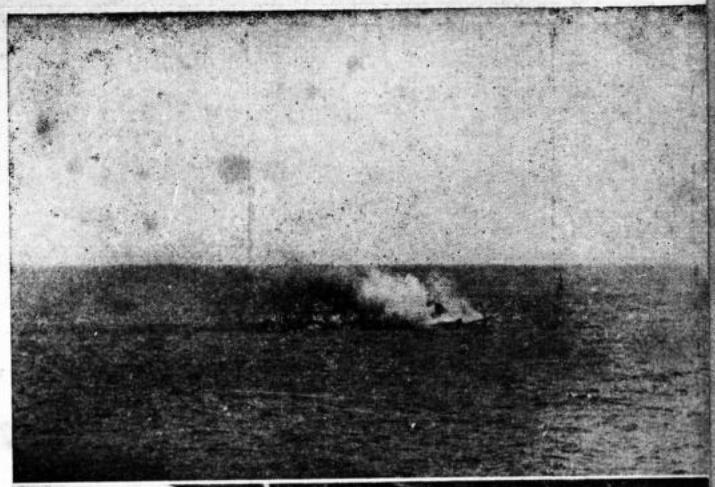
En un ensimismado asombro, retrocedieron nuestros pensamientos hasta una época de varios miles de años atrás, hacia aquellos hombres que no sabían nada de la electricidad, de la capacidad, o de la inducción, que creían ver la mano de sus divinidades en la formación de los cirros o de los cúmulos. Resonó en nuestros ánimos demasiado intensamente aquella tormenta tropical; nos sorprendió el trueno con sus martillazos, sin previo aviso, nos envió Zeus sus flechas al rojo blanco.

Entonces, se metió nuestro barco en una luz intensa y fluctuante: las aguas estaban iluminadas en tal forma que se superaba el día. Parecía como si gigantescos reflectores hubieran concentrado sus luces de varios millones de bujías sobre nosotros.

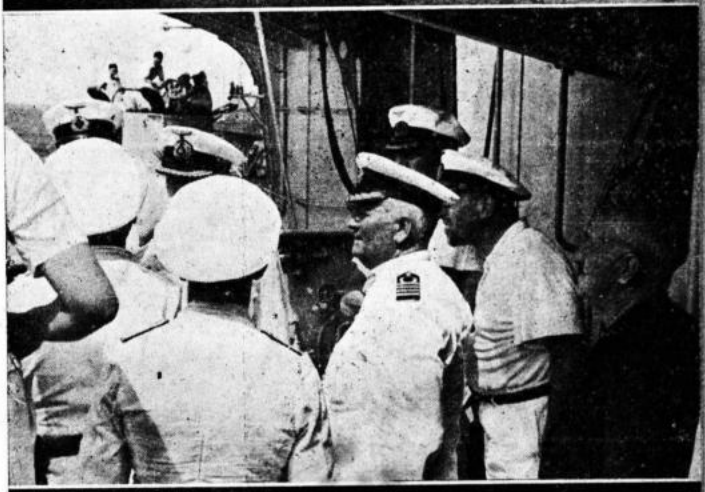
Las manos se apoyaron en los oídos para proteger al tímpano del próximo ruido, pues en seguida conmovería el aire el atroz trueno. Se encogió el cuerpo, se cubrió la cabeza con el codo. El rayo debía haber caído en nuestro barco.

Lo extraño era que no lo habíamos sentido; no saltó ninguna chispa de las piezas de hierro; el acero al desprender fuego, no encendió nuestros trajes.

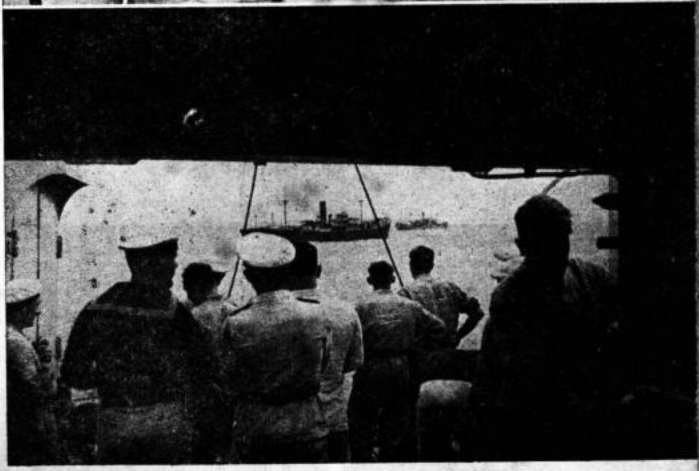
Pasó un segundo y otro: no ocurría nada. ¿Qué era eso? Como en una descarga, se intensificó la lluvia. Ya no caía el agua como si fueran hilos o gruesas cuerdas de agua, tampo-



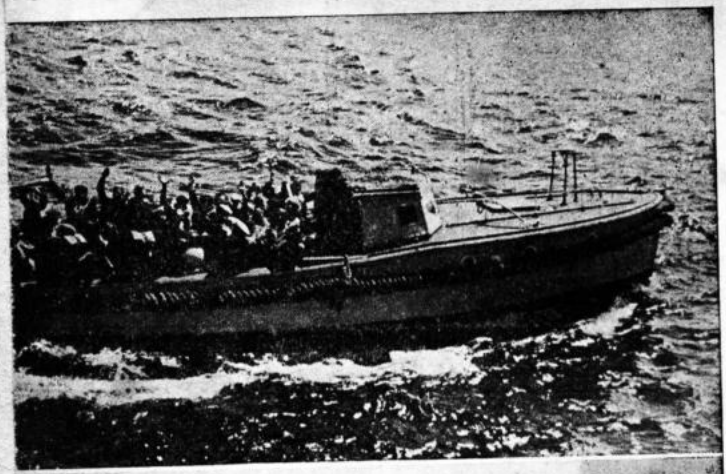
La primera presa va al fondo del mar



Un capitán inglés en el puente del "Spee"



Dos presas a la vista y alcance del "Spee"



Prisioneros al ser trasbordados al "Altmark"

Tripulaciones de buques hundidos por el "Spee"

Nuevos "huéspedes" llegando a bordo

co podía compararse con la descarga de cubos: eran torrentes que se deshacían sobre las cubiertas.

Nos recuperamos del miedo al trueno que habíamos esperado. Los rostros asombrados buscaron con curiosos ojos, observando el puente, el agua y la lluvia. Todo estaba como siempre, nada se había estropeado en nuestro barco, nadie había sufrido menoscabo en su integridad física.

Tan velozmente como se había desatado la tormenta cedió su violencia. Poco a poco, se deshicieron las bajas nubes tormentosas, llegaron hasta nosotros los rayos del sol, secaron el barco y nuestros trajes y despejaron el cielo, expulsando los últimos jirones de nubes. Por delante, hacia estribor, se alejaba una compacta muralla de lluvia. Por babor, una fresca brisa nos traía el deseado descenso de temperatura.

Sin interrupción y sin dificultad, proseguíamos a toda velocidad hacia el Sur, y sólo después de 36 horas se aminoró un poco la marcha. Pasamos frente a las islas del Príncipe Eduardo, a la velocidad económica, encontrándonos así nuevamente en la zona del mal tiempo. La tormenta y el fuerte oleaje nos atacaron esta vez más intensamente; sólo algunas golondrinas del Cabo nos acompañaron durante unos minutos.

Puesto que el mal tiempo nos arrojaba de aquí para allá, era necesario poner en marcha la instalación de estabilización de balanceo. Las defensas contra torpedos que no contienen ninguna maquinaria de importancia vital y que simplemente sirven para hacerlos estallar delante de la coraza, estaban divididas en cámaras individuales, unidas entre sí mediante gruesos caños que conducían todos a una potente bomba. En el punto donde se encontraban los caños de babor y estribor desembocaba, además, una cañería de aire comprimido. Un péndulo, fijado en una pared vertical y que en el punto cero indicaba la posición de equilibrio con el plano horizontal, dirigía mediante varios circuitos un motor eléctrico de gran potencia y una válvula que abría o cerraba el paso al aire comprimido. Para poder manejar exactamente los cañones de defensa antiaérea y, como aquí en el sur de Africa, en caso de fuertes tormentas, se hacía funcionar la instalación. Si el péndulo se inclinaba hacia babor, se enviaba aire comprimido a

esas células situadas fuera del casco mientras se mandaba agua y aire comprimido hacia estribor. Podía procederse de manera inversa, si el caso fuera necesario. El motor eléctrico, que tenía la mitad de la altura de un hombre, gruñía y rezongaba, frenaba y cambiaba su sentido de rotación, los circuitos crujían, pero pocos momentos después de ponerse en marcha la instalación, disminuyó mucho el balance del barco. El inconveniente consistía en que el péndulo, por una razón o por otra, podía quedar detenido en una posición, con lo cual el balance propio del barco por la tormenta hubiera sido ayudado por varias toneladas de agua que hubiesen hecho fuerza hacia el mismo lado. Sin duda, entonces el barco hubiera zozobrado. Por ello, un maquinista seguía afanosamente los movimientos del péndulo, teniendo las manos sobre una palanca que anularía el gobierno automático de la instalación.

Describiendo un gran círculo, pasamos delante del punto de apoyo de la flota enemiga. Sobre la cubierta superior, aumentaron las víctimas del mareo, pero los demás no podían permitirse el abandono de sus puestos. Era tiempo de guerra, y cada uno debía cumplir con su deber.

Cuando el tiempo era bueno, nos dirigíamos a un taller situado en un lugar poco frecuentado del barco, pasando por la parte delantera de la cubierta superior, y siguiendo una escotilla larga y casi vertical, se llegaba a la velería. Pero entonces, cuando el agua castigaba el barco por delante, cuando cada ola cortada por la proa se levantaba escandalizada para deshacerse allí como un torrente, cuando nuestro casco, tan firme y tranquilo, se levantaba y bajaba seis metros, cuando el agua se deslizaba para que la agarrasen los rompeolas, se prefería el camino más complicado, pero más seguro, a través del cuerpo de nuestro navío. También este lugar estaba continuamente ocupado. Sin interrupción, se cosían, se ataban las hamacas, fabricadas con fuerte lona para velas; se arreglaban los chalecos salvavidas, rellenándolos nuevamente de corcho. Pesados instrumentos especiales apretaban la aguja, introduciéndola en el tejido y protegían los dedos y las manos.

Una visita a este taller, la simple orden de dirigirse hacia allí, era un pequeño castigo; si uno se detenía mucho tiem-

po en él, empezaba a protestar el estómago, se revolvía, yendo a parar su contenido a un cubo, especialmente previsto para el caso que el barco se moviera mucho. Pero cuando estaba lleno, había que vaciarlo.

Trabajosamente, avanzaba el marinero hasta la mitad del barco, donde se encontraba un imbornal protegido del viento. Con la mano libre se aferraba a cualquier cosa, mientras vigilaba con ojos de Argos que no se le escapara nada del cubo. A través de la última escalera pasaba a ciegas; desde allí tenía camino libre hasta su meta. Le faltaban seis escalones, sólo cinco, sólo cuatro y... allí le alcanzaba la desgracia: resbalaba el pie en el escalón que se movía siguiendo los movimientos del barco, la mano que se cerraba en el aire no encontraba donde agarrarse, y el cubo, lleno hasta el borde, empezaba a moverse, desparramándose ya las primeras gotas, hasta que el mismo recipiente caía al suelo, cubierto de linóleo, con un ruido sordo. Como para mayor burla, el contenido se esparcía por el suelo en todas direcciones. Entonces caía el marinero en medio de él, frotando con su propio cuerpo aquella porquería. No le quedaba otra cosa que hacer sino buscar los útiles de limpieza y empezar a trabajar, sin que faltasen, por dentro, las maldiciones groseras e irrespetuosas.

De cuando en cuando, un pañuelo húmedo y un estómago en revolución contribuían a que se llenase más pronto el cubo. Pero nadie se atrevía a afirmar que aquel olor penetrante equivalía al perfume de las violetas, además de lo cual, permanecía largo tiempo en el corredor, pues estaba cerrada la ventilación. Por los tubos instalados allí se hubieran precipitado verdaderas cataratas de agua sobre las cubiertas.

La tormenta, que nos atacaba desde adelante, arrojaba allí tal cantidad de agua que hubo que hacer girar en ángulo excepcional los cañones de la torre delantera para evitar que se estropearan. Además, una lona impermeable, bien cosida y bien fija, evitaba que la humedad estropease los tubos. En tiempo de paz, se cerraban las bocas con una tapa de latón brillante. ¿Quién hubiera podido, durante un tiempo tan malo, sacarlo sin peligro, en caso de alarma? Por el contrario, la cubierta de lona no ofrecía ninguna resistencia. Podían cargarse y

descargarse los cañones como si no existiera, pues volaba por los aires al hacer fuego.

Hacia popa, detrás de la chimenea, los mecánicos del avión estaban de guardia. Continuamente, había de colocarse la catapulta de acuerdo con la dirección del viento, siempre variable, manteniendo la superficie de nuestro avión de reconocimiento tan reducida como fuera posible a los ataques del aire embravecido. Pues no queríamos quedarnos un día sin él o proseguir nuestro viaje con sus restos.

Como las alas ofrecían a la tormenta una buena superficie de ataque, giraban alrededor de un punto, pudiendo doblarse sobre el cuerpo del avión. En la luz crepuscular, parecía un halcón irreal y soñador que se mantenía en su nido con las alas plegadas.

Con largos intervalos, volvía nuestra proa hacia el Norte, mas pronto las ráfagas de viento nos caían por estribor; dentro de algunos días habíamos de encontrarnos otra vez con el "Altmark".

Pero cada día que nos acercaba a nuestro barco de abastecimiento, nos alejaba de la región de los vientos del Oeste, cedía la tormenta con sus goterones como latigazos, se aclaraba el tiempo. El comandante decidió dar a nuestro barco un nuevo camuflaje. Los costados inclinados de la cofa de combate se pintaron con líneas obscuras. En las otras partes del navío debía conservarse el disfraz actual, que imitaba las manchas claras y obscuras del agua iluminada por el sol. Los tres pies que habían de pintarse debían evocar la estructura peculiar de las cofas de combate de los barcos de guerra norteamericanos.

El trabajo debía efectuarse rápidamente; el comandante propuso repartir un pequeño premio, si se terminaba en un plazo mínimo prefijado. Pocos minutos después, zapateaban ya los pintores sobre andamios en las alturas y trabajadoras manos manejaban las brochas empapadas en pintura. Este trabajo se terminó en menos de un día; de noche, después de terminado el servicio, el bien ganado premio se convirtió en líquido en la cantina.

Pero otro camuflaje nos asombró: desde hacía tiempo nos

atraía la atención de los carpinteros, sin que pudiéramos imaginarnos lo que se proponían. Desde un extremo, se cubrió una viga de unos 12 metros de largo con planchas de madera, colocadas a una distancia mutua de 1,50 metros. En cuando estuvo terminado, se cubrió todo con una lona pintada de gris. Pronto, aparecieron dos estructuras análogas sobre cubierta. Trataban de imitar los cañones de una tercera torre inexistente.

En otra parte se cubrió un bastidor de madera con lona, de tal modo que visto lateralmente parecía una torre de artillería. Este disfraz debía levantarse delante de la cofa de combate, provocando la impresión que la torre real, en sus ángulos muertos, estaba sostenida durante el fuego por la disfrazada que se encontraba encima.

En la cubierta superior, detrás de la chimenea, se trabajaba preparando un bastidor en forma de cuadrilátero, de madera. También se le recubrió en seguida con una lona, sin que pudiéramos enterarnos qué pretendía imitar. Se pasaron a otra parte del navío algunas de las veintiséis balsas salvavidas que se hallaban repartidas por todas las cubiertas. Estaban formadas por un tejido engomado y llenas de un producto químico que al contacto con el agua de mar desarrollaba un gas, con lo que se tenía, una superficie flotante de cuatro metros cuadrados, capaz de soportar durante varias horas ochenta hombres. Se colocó en posición horizontal aquel pesado bastidor, y se le recubrió de lona. Entonces comprendimos el sentido de aquel trabajo: era una segunda chimenea.

Para estudiar nuestro camuflaje, se aminoró la marcha, la grúa bajó hasta el agua uno de los botes que siempre estaba pronto para un caso de emergencia y se examinó críticamente el aspecto de aquel nuevo "Spee" de tres torres y dos chimeneas. Pareció necesario efectuar algunos pequeños cambios y poco después nos metíamos a toda marcha en el Atlántico sur. Dejábamos detrás de nosotros el punto de apoyo de la flota enemiga, disminuyendo cada vez más el peligro de que nos avistara un avión.

Había pasado otro día con sus disgustos y pequeños inconvenientes. En la cantina, algunas sedientas almas espera-

ban, con la garganta seca. Ya no se vendía chocolate, pues se quería que durase hasta Navidades. Se repartieron los cigarrillos encontrados en los barcos ingleses. Desgraciadamente no eran muy buenos, sabían a paja seca e irritaban ferozmente la garganta. La cerveza se servía en recipientes de aluminio de una altura de unos quince centímetros y un diámetro de veinte. Se celebraban con esos vasos las apuestas de juego o de cualquier otro orden y la fecha de nacimiento de algún compañero, aunque en realidad habían sido diseñados para servir la compota los domingos.

Desgraciadamente el tiempo no se detiene, y pronto pasaron las horas durante las cuales se permitía que la cantina estuviera abierta. El silbato del suboficial de guardia, señal de que debía retirarse a los dormitorios el personal que no estuviera de servicio, interrumpía muchas veces la alegría, mojada con cerveza. Cerraba entonces la cantina su ventanilla y los altoparlantes ya no emitían música.

En las esquinas y corredores que no se utilizaban de otra manera, se encontraban cajas cuadradas, provistas de un candado. Allí se guardaban de mañana las hamacas de cada una de las cubiertas. Cuando llegaba la hora de dormir, se abrían, se sacaban las hamacas y se amontonaban de tal manera que el número fuera visible. Se fijaban entonces mediante cuerdas. La división de mar empezaba la ronda, y mientras se esperaba la orden final, se cantaban conocidas canciones y se ensayaban otras poco conocidas.

Después de terminada la ronda, durante la cual se había recorrido todo el navío, el altoparlante daba la última orden del día: "¡Formar ante los coyes!" Al oírla, se colgaban las hamacas en dos filas.

El coy, o hamaca, que cuelga continuamente, compensa el balanceo del barco como un péndulo libre. En caso de fuerte oleaje, los mareados encontraban allí la única posibilidad de descansar. Pero hay que aprender primero a subir a ella. El novato que intenta por primera vez meterse en una hamaca va a dar al suelo en seguida. Por ello, al principio se la mantiene poco tirante, se coloca uno encima y luego se desliza hacia atrás sobre el colchón. Desgraciadamente, el sueño en esa po-

sición no permitía descansar, aunque pronto podía observarse el efecto de la costumbre. Los marineros que habían pasado ya mucho tiempo a bordo mantenían su hamaca tan tirante como fuera posible, haciendo que el extremo destinado a la cabeza fuera muy ancho. Así era posible dar vueltas como uno lo deseara. Pero el novato permanecía siempre en la misma posición y a la mañana siguiente tenía dolores de espalda.

Ante el cajón donde se guardaban los coyes de una división técnica, que acababa de dejar el servicio, se originó un tumulto. Con un ruido como de choque, cayó algo al suelo del corredor. Se acercaron los curiosos, y los que estaban cerca se reían a carcajadas. Uno de sus hombres que había festejado su cumpleaños el día anterior había encontrado allí un lugar donde dormir la mona. A la mañana, se ocultó en aquel obscuro rincón: no quería ser molestado; tampoco llamó la atención de sus superiores. De día estaba cerrado el armario, por lo que gozó de una tranquilidad completa, casi celestial. Ahora estaba de pie, bastante asombrado, esparciendo un suave olor a cerveza por todo el corredor. Las hamacas que se encontraban encima de todo deben haber proporcionado muy poca satisfacción a los que durmieron en ellas.

Poco después se apagaban las luces; sólo la azul iluminación de emergencia arrojaba una débil claridad sobre las puertas estancas de los compartimientos. Entonces, cuando reinaba la obscuridad de la noche, podían abrirse por primera vez los ojos de buey.

Por tercera vez, desde la iniciación de nuestro viaje, se guardó la ropa de invierno y la de agua. Nos habíamos metido otra vez en la zona subtropical. Nos rodeaba un aire claro, un sol brillante y el ancho Atlántico. Al día siguiente nos encontraríamos con el "Altmark", debiendo revisar nuestro barco de arriba abajo.

A la sombra de los tubos lanzatorpedos, descansaba nuestro comandante en una silla de tijera, teniendo a su lado al capitán Dover, del "Africa Shell". Ambos mantenían una animada conversación.

A la sombra de la primera torre, un tocador de armónica reunía a su alrededor un grupo de marineros que querían can-

tar las canciones de Klaus Stoertebecker y Florian Geyer, de la patria azul de los marineros y los cantos populares alemanes. Acababa de oírse parte de una conocida canción:

"Donde hay mujeres, camaradas, allí se siente
el marinero como en su casa, dondequiera que sea.
Más de una bonita mujer, por corto tiempo,
descansa en sus brazos..."

cuando el agudo sonido de los timbres anularon aquella calma, dándose la voz de alarma: "¡Barco a la vista!".

Se interrumpió el canto, se escuchó el ruido peculiar del altoparlante al ser intercalado, y a través de él se anunció que el "Altmark" se encontraba hacia adelante.

Cambiamos de ruta. Delante de nosotros, se acumulaban algunas negras nubes que sin duda no tardarían en descargarse. Se elevaban al aire los mástiles del "Altmark"; muy pronto habían de vernos sus vigías, observaríamos su puente y enviaríamos la señal de reconocimiento.

Seguíamos a la misma velocidad, los mástiles de nuestro barco de aprovisionamiento mantenían la misma distancia, pero a los diez minutos de haberlo avistado, desaparecieron tras del horizonte.

Nuestros motores empezaron a hacer más ruido, las hélices se movían a mayor velocidad, a pesar de lo cual, nos acercábamos sólo lentamente.

Parecía que habíamos de observar en seguida el puente del "Altmark", cuando el barco alcanzó aquel montón de nubes y se metió detrás de ellas, desapareciendo de nuestra vista. El reflector de señales arrojó sus rayos de luz, enviando hacia allí nuestra señal de reconocimiento. Pero no respondieron y pronto desapareció el barco de nuestra vista.

A toda velocidad, tratamos de acortar la distancia que nos separaba de aquel cúmulo de nubes, intentamos cortar el camino al "Altmark", que huía. En todo caso queríamos que percibieran nuestras señales luminosas. Hubiéramos podido telegrafiar, pero, en el mismo momento, el enemigo habría establecido nuestra posición, después de lo cual, deberíamos dirigirnos con nuestro barco de abastecimiento hacia otra región.

Ansiosamente, esperamos que apareciera de nuevo el "Altmark"; se avisó a los telegrafistas que se prepararan a hacer uso de sus aparatos, pues, era imprescindible establecer el contacto. Era ridículo que corriéramos días enteros tras nuestro barco de aprovisionamiento.

Ojos de Argos, armados de prismáticos, observaban aquella masa de nubes; desde nuestro puente la ansiedad se había esparcido por todo el barco: ¿Lo conseguiríamos?

De repente, se observó la proa del "Altmark"; nuestro reflector envió sus señales. En el alfabeto Morse, con letras de fuego, se envió la señal convenida de reconocimiento. Se examinaba ahora atentamente al barco de aprovisionamiento, que era completamente visible. ¿Por qué no daba señales de habernos entendido?

Los que se encontraban de guardia en el puente apretaron los labios hasta convertir la boca en una simple línea. Todo el personal de guardia estaba al corriente, a través de los teléfonos, de lo que pasaba.

Cuando el oficial telegrafista se aprestaba a dar la orden de telegrafiar lo que hubiera podido tener terribles consecuencias, se envió otra vez mediante rayos luminosos la señal convenida. Finalmente, desde el "Altmark", con el ritmo del alfabeto Morse, en destellos lumínicos, llegó la señal de haber entendido.

Nuestros nervios se tranquilizaron, respiramos fuerte y exclamamos: "¡Gracias a Dios!" Desapareció nuestra ansiedad y en seguida empezamos a criticar severamente a los vigías del "Altmark".

"¡Qué par de idiotas deben ser los vigías! ¿Han olvidado ya nuestro nombre o se han quedado dormidos?"

Pero los vigías del 'Altmark" no se habían dormido ni mucho menos.

Llegó el día fijado para el encuentro, pero nos esperaban con una dirección enteramente distinta. Cuando se vió un barco de guerra que aparecía en nuestra dirección, no podía pensarse que era el "Spee". Entonces los vigías dieron al puente la voz de alarma:

"¡Probablemente se trata de un barco de guerra enemigo! ¡Parece ser un navío americano de cofa de tres pies!"

Los motores del "Altmark" desarrollaron mayor energía; el capitán intentó meterse dentro de aquella masa de nubes. En aquel momento, el vigía avistó las dos torres de tres cañones cada una. La tripulación del "Altmark" creyó entonces firmemente que, por casualidad, se habían encontrado con algo inesperado. El barco de abastecimiento trató de huir, confiando en sus veloces y resistentes motores. Nuestra primera señal no llegó hasta ellos, pues no pudo atravesar el cúmulo de nubes.

Pero cuando el barco, con los motores a toda velocidad, salió de allí, pronto para meterse otra vez entre ellas, lanzamos nuestra segunda serie de señales luminosas. ¿Enviaba esas mismas señales por causualidad algún barco o se trataba realmente del "Spee"? Con espíritu crítico y consciente de su responsabilidad, esperó el capitán del "Altmark"; nuevamente, partieron nuestras señales.

En nuestro puente, otro marinero había substituído al primero, reconociendo su manera peculiar de transmitir el capitán del "Altmark". Sí, era el ritmo propio de aquel marinero del "Spee". Cada señalero y cada telegrafista tienen su modo particular de transmitir, cada uno tiene su "caligrafía". Nosotros mismos reconocimos de esa manera muchos barcos británicos.

Nuestro barco de aprovisionamiento no nos había reconocido en el primer momento. Podíamos estar satisfechos de nuestro disfraz que en lo futuro cumpliría el fin al que estaba destinado.

Ambos barcos se encontraban ahora muy cerca uno del otro; otra vez se inició el difícil trabajo de abastecimiento de petróleo y del transporte de materiales. Nuestros depósitos debían estar continuamente llenos, en cualquier momento, pues podía presentarnos el destino una difícil tarea; debíamos estar prontos en todo instante, teníamos que estar preparados para cualquier cosa que pudiera ocurrir.

Nos encontrábamos en alta mar desde hacía tres meses. Cada día, cada noche, funcionaban los motores; cada día tiene 24 horas, cada hora 60 minutos, y en cada uno de estos últimos intervalos de tiempo cada una de nuestras hélices giraba 650 veces. Hasta ahora, no se había producido ninguna interrupción seria de su movimiento.

Se revisaban los motores por secciones, se cambiaban los pistones y los anillos. Los viejos y gastados encontraban en seguida entusiastas compradores.

Faltaban pocos días para Navidad. Queríamos colocar coronas de diversos colores en las cubiertas de paseo para recordar a todos que se acercaba la gran fiesta del fin de año. ¿Cómo se podrían hacer esas coronas a bordo, donde no existía el árbol de Navidad?

Se deshicieron las vergas inservibles, cortando en trozos largos las cuerdas que las formaban y se las unió nuevamente con otras más finas de modo que los extremos libres aparecieron por todos lados. Con la superficie pulida hacia adentro, se unieron esos flecos alrededor de un anillo de pistones, de tal modo que cada hilo quedase libre por sus extremos. Con un soplete se las pintaba después de verde, utilizando colorante soluble en el agua, o se dejó durante varios días todo ello en un recipiente que contenía pintura verde, se las peinó luego cuidadosamente y con una tijera se dió a aquellos flecos el aspecto de una corona. Se colocaron después velitas y papeles de colores, con lo que se tenía ya pronta una corona de Navidad bien imitada.

Los botes de ambos barcos mantenían un tránsito continuo entre las dos embarcaciones. Nuestra grúa levantaba pesadas redes que contenían alimentos. Entre las conservas de manteca y de mermelada, se distinguían los paquetes de "laberwust" [1] envueltos en papel de aluminio. Tomamos una gran cantidad de patatas secas; mientras tanto las sacas de arroz desaparecieron en nuestras bodegas.

Otro bote trajo madera del "Altmark", los carpinteros amontonaron gruesas tablas; las vigas metían astillas en las manos. A una carga de jabón, productos químicos, colores, pinceles y brochas, seguía otra compuesta de aceites, grasas, carne y cosas diversas para la cocina. El "Altmark" carecía de medicamentos, por lo que de nuestros abundantes depósitos les enviamos cajas enteras.

Cambiamos nuestros discos de fonógrafos, que ya nos aburrían, por los de nuestro barco de aprovisionamiento. Se

[1] Voz alemana con la que se designa un embutido de hígado. — (N. del T.)

cambió el espejo del reflector que se encontraba cerca de la chimenea. Se sacó el obturador, que era una plancha metálica poco espesa; cuidadosamente depositó nuestra grúa el pesado cristal, que se componía de numerosísimas piezas pequeñas. Se soltaron los sostenes que mantenían los carbones en su lugar, así como el cable conductor de corriente, sacando entonces el espejo de 1,60 metros. Se había ennegrecido la capa de plata. Se colocó otro nuevo, de los que llevábamos de repuesto.

Se limpiaron todos los cañones. Se dirigieron hacia adentro las cureñas de la artillería de medio calibre. Los tripulantes, armados de gruesas escobas y de brochas impregnadas de aceite, limpiaban los tubos, dejando grandes gotas de grasa sobre las cubiertas; un molesto olor a seco se había fijado en los uniformes.

Era muy complicado limpiar la artillería de grueso calibre. Se hacía girar la torre, y en las más diversas posiciones, sólo podía limpiarse uno de los tubos. Los cepillos de metal y los trapos eran aquí harto grandes y pesados, más largos los palos que los sostenían, el trabajo era más difícil y complicado. Dentro de la torre, sobre la plataforma los cañones, al girar, un indicador señalaba el ángulo necesario para cada uno de los tubos.

Se montaron nuevamente las cureñas de las ametralladoras, se examinaron cuidadosamente los fusiles repartidos por todo el barco.

En las cubiertas de paseo, en las diferentes partes del barco, se substituyó el destrozado linóleo por otro nuevo que sacamos de las reservas del "Altmark".

Hacia proa, el grupo de contramaestre lavó las viejas hamacas en lejía fuerte y se desinfectaron con ácido fénico. Para secarlas se las colgó de cuerdas tendidas, como el bacalao en las regiones donde se pesca. A las emanaciones de aceite, se agregó ahora un olor mordiente.

Había que limpiar la chimenea y los tubos de emisión de gases de combustión de cada motor. Vestidos con un traje de grosero lienzo, provistos de aparejos, el personal técnico se metió en los canales y se dedicó a eliminar el hollín. El aire

caliente y el pegajoso polvo de carbón no permitían trabajar allí a cada grupo sino sólo unos pocos minutos, y era reemplazado entonces por la próxima tanda. La última salió a gatas, con un color propio de negros; la gente de mar espiaba el cambio de guardia del personal técnico, pues entonces había agua caliente en los baños.

A través de todo el barco reinaba una actividad continua e intensa. Se elevó el avión, en un vuelo de reconocimiento, lo que notaron los menos, pués el trabajo que debían efectuar no les permitía distraerse. Después de apenas dos horas, volvió, sin haber notado ni el más pequeño punto sospechoso. Amaró el avión y lo levantó la grúa; los que se encontraban más cerca oyeron afirmar al piloto que el motor debía tener algún defecto.

Se sacaron las planchas metálicas que se encuentran delante del motor, se desmontó la hélice y se desprendió la máquina del aeroplano. Frente al lugar del piloto aparecían los cables y los tubos de combustible; el aeroplano no era entonces más que un montón de piezas metálicas.

En el banco de ensayos se le estudió cuidadosamente sin poder descubrir ninguna falla, recorriendo todas las fases de trabajo de estos motores de alto número de vueltas.

Pero los que examinaban cuidadosamente el avión mismo encontraron una rajadura en una de las piezas que sostenía al motor. Los mecánicos tuvieron que preocuparse de la difícil cuestión de la soldadura del aluminio.

Mientras tanto, seguía sin interrupción el tránsito de botes entre ambos barcos. Los gruesos cilindros, formados por vergas enrolladas, para amortiguar los choques con los cascos de ambas embarcaciones mayores, colocados alrededor de la proa, les daban un aspecto poco militar. Se trajo a bordo gran cantidad de cueros; los enfermos del "Altmark" visitaron nuestro médico; nuestro dentista trató a aquellos tripulantes que padecían de la dentadura. Por nuestros almacenes, se repartieron una gran cantidad de cajas que contenían herramientas y piezas de repuesto. Hasta la medianoche llegaban los botes trayendo alimentos, se sentían los pasos de los marineros, se llenaban los depósitos.

Al día siguiente, ya se había colocado otra vez el motor del avión, con lo que estaba pronto para un vuelo de prueba. Debajo de ambas alas, se colocaron dos bombas: uña de ejercicio y otra de humo. Se le puso nuevamente sobre los patines, se preparó la catapulta y pocos segundos después nuestro avión de reconocimiento se lanzaba al espacio, gracias a la descarga del aire comprimido. Elegantes y gráciles curvas describió la pesada máquina alrededor de nosotros, ganó altura y se disolvió en una sombra.

Entretanto, el avión había descripto un gran círculo y desaparecido de nuestra vista, sin ya oír el ruido del motor. Muchos ojos recorrían el cielo hasta que, de repente, un punto negro que salía de una nube empezó a crecer a ojos vistas. ¡Por Dios! ¿Qué le pasaba a aquel avión?

Enfocó la meta durante un vuelo de picada, soltó la bomba de cemento y se enderezó la máquina. Se nos pusieron los pelos de punta al ver caer casi verticalmente aquel pesado hidroavión, impedido, además, por sus flotadores. Ya nos imaginábamos cómo se deshacía el material al pescarlo, sin interesarnos por la bomba que había arrojado.

Pero el material del avión, así como su construcción, aguantaron aquella prueba; habíamos apartado nuestra mirada de la columna de humo para observar el lugar donde había caído la bomba.

¡Al diablo! ¡Eso era un impacto, justamente en el centro! En caso de necesidad, podíamos fiarnos de nuestro pájaro de metal. A algunos metros del blanco, saltó el agua espumosa. Bajó nuevamente de tono el aullido de sirena del motor del avión, perdiéndose en la extensión del Atlántico, y descendió el hidroavión al agua. El observador corrió la cubierta transparente, ató el aparato a la cadena de la grúa, que lo levantó y lo metió nuevamente a bordo, donde se le revisó otra vez.

Se encontró una nueva falla: la cubierta de metal ligero del motor se había abierto. No teníamos a bordo ninguna posibilidad de soldar eso; por consiguiente, se sacó el primer motor de reserva y se reemplazó el que hasta entonces había funcionado en el hidroavión.

En la central telefónica se revisaron los auriculares y mi-

crófonos, estableciendo nuevas conexiones. Se cargaron los acumuladores que proporcionarían luz en casos de emergencia, y cambióse, además, el ácido. En el banco de pruebas se examinaron los tubos de nuestros receptores de radio, y sustituímos por otros nuevos los que se encontraron defectuosos.

Se limpiaron los aparatos de cifrar que, por su tamaño, parecían máquinas de escribir portátiles. Es casi imposible imaginarse las posibilidades de cifras distintas que ofrecen: durante un mes entero hubieran tenido que trabajar 50 de esos aparatos para hacer inteligibles nuestros despachos transmitidos por telegrafía sin hilos. Día y noche deberían funcionar esas máquinas, proporcionando en cada hora miles de despachos sin descifrar. Sólo uno entre esos millones de letras sin sentido tenía el texto claro sobre el que había trabajado la nuestra. Esa selección hubiera requerido semanas y meses, y cuando se hubiera encontrado, habría carecido de interés, por ser ya viejo.

En el punto más alto de nuestra cofa de combate se había hecho necesario un trabajo de reparación sumamente delicado: no funcionaba el transmisor eléctrico especial. Durante varios días, dos hombres se ocuparon de ello, desde la mañana hasta la noche, soltando cada uno de los cables y preparando al mismo tiempo un somero dibujo del aparato. Particularmente delicado era el tubo especial que hacía funcionar el aparato alternativamente como receptor y como transmisor. Todo el sistema, con el alambre destinado a elevar la temperatura, la rejilla y el ánodo tenía un diámetro de 2,25 milímetros.

Al terminar exitosamente esa compostura, tan difícil y tan importante, el comandante, en premio de ella, elevó al telegrafista que la efectuó del grado de contramaestre al de teniente.

Se le presentó con su nuevo grado a los que se encontraban a sus órdenes; por la noche se despidió en el comedor propio de los tripulantes de su graduación. Se brindó y se dijeron discursos; vino a buscarlo una delegación que lo acompañó hasta su comedor, formando un palio con sus sables, con lo cual quedó incorporado al círculo de oficiales.

Pero alguna vez había de terminar aquel duro tiempo de las composturas y revisiones. La primera noche, desde hacía tiempo, la única en que se nos permitió descansar un poco,

toda la tripulación escuchó la voz de la patria, que llegaba hasta nosotros a través de los altoparlantes. Nos enteramos de la difícil batalla naval de las islas Faroer y de las hazañas de Günther Prien. Recordamos melancólicamente los éxitos que habíamos obtenido hasta ese momento, observando con un poco de envidia las cifras siempre crecientes de los hundimientos de los otros.

Para terminar todos esos trabajos de revisión y reparación, se procedió a tomar combustible en alta mar. Para ello, ambos barcos habían de proceder a una cierta velocidad de marcha, permaneciendo siempre completamente dóciles a la maniobra. Los ligeros botes, que hasta entonces habían ido de un barco a otro, no podían alcanzar esa velocidad, por lo que se metieron nuevamente a bordo.

Sin embargo, después de terminada la toma de combustible, circularon otra vez para traer en sus últimos viajes los materiales que todavía faltaban. Se sobrepasaba cada ola en aquel viaje que parecía consistir en subir por una colina para llegar a un valle. Los tripulantes de aquellos botes debían tener el estómago bien resistente.

Además de las dificultades inherentes al servicio de nuestro aprovisionamiento, el "Altmark" debía luchar con la falta de espacio para acomodar los prisioneros, pues no tenía sitio para los capitanes y oficiales de los barcos ingleses, por lo que se decidió que volvieran otra vez al "Spee", donde se les acomodó en la mesa de los suboficiales. El capitán Dover tuvo otra vez compañía. Sólo un capitán y un primer maquinista prefirieron quedarse en el "Altmark".

Después de haber resuelto satisfactoriamente ese problema, proseguimos nuestro viaje de corso. Se cambiaron los últimos saludos con el "Altmark". Este se proponía retirarse al Atlántico sur y llenar otra vez nuestros tanques en la fecha convenida.

Tomamos rumbo a Africa. Revisando esa ruta, queríamos llegar hasta el golfo de Guinea.

Se reanudó la observación atenta de las aguas que nos rodeaban. Detrás de los prismáticos se encontraban hombres con barbas pluviales. Algunas muy cuidadas y bien crecidas movían sus puntas en el aire, y adornaba el rostro, además, en algunos

casos, una barba a lo Napoleón III. En las cubiertas se cerraban pequeñas apuestas, pues cada uno afirmaba tener la más frondosa barba o conocer los más seguros y secretos métodos para hacerla crecer.

Pero se les llamó la atención a todos aquellos apóstoles, pues si algún día hubieran de usar máscaras contra gases, lo más probable es que no cerraran bien por impedírselo aquella pilosidad facial; si un punto cualquiera del barco quedaba sometido al ataque de gases asfixiantes, los que se encontrasen allí, ya no tendrían tiempo de afeitarse. Pero eso era un problema que cada cual debía resolver por sí mismo.

El 2 de diciembre se nos advirtió que nos encontrábamos dentro de las rutas de navegación de los barcos ingleses. Todo el que llegaba a cubierta desde el interior del barco, examinaba antes que nada el horizonte. Tal vez en aquel mismo momento establecía nuestro medidor de distancias la existencia de un barco. Había un premio de quince marcos para todo aquel que avistara un navío. Pasaban las horas, la una más aburrida que la otra. El trabajo de a bordo seguía su acostumbrada rutina; el suboficial de guardia daba con su silbato la tan deseada orden de que se hallaba pronta la comida.

Las mesas que estaban unidas a las paredes de las diversas cubiertas, pudiendo colocarse paralelamente a ellas para ahorrar espacio, tenían patas que también se plegaban, así como los correspondientes bancos. Se sentaban los hambrientos huéspedes, esperando la comida. Servían la mesa dos tripulantes, elegidos cada semana, de los cuales uno traía la comida de la cocina, mientras el otro atendía la mesa.

Reinó gran ansiedad durante la comida: los telegrafistas afirmaban haber oído señales y nos prometieron trabajo para dentro de muy poco. Ya habíamos comido la sopa, se estaba a punto de repartir la carne, cuando nos arrancaron de la mesa las conocidas señales de alarma.

Ni que fuera una maldición: ¡exactamente a la hora de la comida había de aparecer ese buque mercante! Hubiera podido hacerlo igualmente cinco minutos después. Cuando terminara nuestra actividad, la comida estaría fría.

Pero el deber llama inexorablemente. Pescamos en el pla-

to unos pocos pedazos de carne, y masticando todavía, ocupamos nuestros puestos asignados. Era de extrañar de que todos los demás corrieran en dirección contraria y que uno siempre tenía que dejar el paso a los otros, hasta que se comprendía que estaba circulando mal. En efecto, se había ordenado que por estribor se fuéra únicamente hacia proa, mientras que por babor se encaminara exclusivamente hacia proa. Así se podía llegar a su puesto con mayor rapidez.

En pocos segundos quedaron despejadas las cubiertas, sin que hubiera nadie en los bancos. Se cerraron las compuertas estancas; algunos rezagados tuvieron que entenderse con la guardia por señas para que los dejaran pasar.

En todos los teléfonos que estaban conectados con el puente había alguien escuchando. Se nos informó gustosamente desde allí que se trataba de un mercante grande de dos mástiles de alrededor de 10.000 toneladas.

El comando de presas se encontraba ya pronto con sus chalecos salvavidas en su puesto. Todavía se movía nuestro barco cuando el bote tocó las aguas; en seguida arrancó el motor, dirigiéndose la comisión de verificación al barco inglés, que ya había detenido su marcha. Nuestros amenazadores cañones enfilaban al buque, cubriendo los movimientos de nuestros propios hombres.

El comando de presas revisó todas las partes importantes, el oficial examinó los papeles, se arrojó al agua el cierre del cañón que se encontraba en la popa. Un señalero subió a un punto bien visible, y desde allí, mediante banderas, nos envió los datos necesarios: vapor "Doric Star" de 10.000 toneladas de registro bruto, con trigo y lana para Inglaterra, tripulación 80 hombres.

La tripulación pasó a los botes salvavidas, llegó hasta nosotros, donde la examinaron los médicos. Los oficiales pisaron nuestras cubiertas subiendo por la escalera de gato.

Mientras tanto, se habían producido perforaciones en los botes salvavidas para hundirlos. De las calderas del mercante subía un humo blanco; nuestro comando de presas volvió. Hundiríamos al "Doric Star" con un torpedo.

Mientras nos colocábamos en posición conveniente, te-

niendo en cuenta la experiencia con el "Clement", giraban los tubos lanzatorpedos, se establecían los valores necesarios para los timones de profundidad y dirección, ordenó nuestro comandante que el hidroavión hiciera un vuelo de reconocimiento. Necesitábamos saber si no se encontraban cerca otros barcos importantes o si no estábamos rodeados por fuerzas enemigas. Las provisiones del mercante inglés pondrían un poco de variedad en nuestro plan de comidas. El avión ascendió en los aires y desapareció.

Tiene algo de irreal la impresión que produce un barco detenido en medio del mar: como algo muerto oscilaba el "Doric Star" sobre las olas. Del puente a los tubos, de aquí de vuelta al puente, pasaron las correspondientes órdenes, y poco después aquella anguila de acero cortaba las aguas.

¿En qué parte del barco tocaría el torpedo? ¿En medio, hacia proa, hacia la popa? Pasó por el aire un ruido sordo y corto, algunos segundos más y en el costado del mercante inglés algo saltó como si quisiera llegar hasta el cielo. Fué primero un hongo corto blanco, formado por las aguas, que se extendió como si tuviera tentáculos, hasta convertirse en una larga aguja, y resonó después un ruido parecido al de un potente trueno.

Aquel blanco surtidor sobrepasó casi en el triple la altura de los mástiles. Pesados chorros de agua cayeron después quedando suspendidas en el aire finas gotas; lentamente, el débil viento arrastró aquellos corpúsculos que querían convertise en niebla. Sobre el mercante inglés se posó una blanca nube, que nos impedía ver la parte central del barco con el puente y las chimeneas.

Poco a poco pudieron volver a reconocerse los detalles de la obra muerta. Al desaparecer aquel velo blanco, pudimos observar claramente otra vez todo el navío y nos dimos cuenta que había descendido mucho su línea de flotación.

Lentamente, empezamos a describir un círculo alrededor del barco que se hundía. Manteniendo su posición normal, descendía cada vez más, hasta que después de mucho tiempo se echó sobre el costado opuesto a nosotros. La perforación, negra

y en zigzag que el torpedo había hecho en su costado se hizo visible entonces en la parte superior.

Terminaba lentamente el día. Nuestro hidro debía estar ya de vuelta. El crepúsculo hacía sumamente difícil el trabajo de localizarlo. Poco a poco empezaron a plantearse serias preguntas: ¿Se había alejado demasiado el hidroavión? ¿Habría tomado contacto con los aparatos de algún portaaviones? ¿Lo habrían averiado seriamente? ¿Se le habría terminado el combustible?

Después de haber dispuesto todo para poder captar la longitud de onda en que transmitía el hidro, nuestros telegrafistas esperaron ansiosamente. Había pasado más de una hora y si nuestro aparato de reconocimiento podía transmitir, debía hacerlo inmediatamente. El oficial de radio que estaba de turno se metió en el cuarto de telégrafos; todos esperaban ansiosamente las noticias. Si no se recibía pronto algún despacho, debíamos contar con que nuestro aparato había sido destruído por el enemigo.

De repente, el telegrafista empezó a escribir. Nuestro pequeño avión transmitía. Empezaron a trabajar las máquinas de descifrar poniendo en claro el texto que desgraciadamente estaba incompleto: "avería en el motor... convoy enemigo en... grados... bajo el fuego de un crucero... herido... radiogoniómetro... amarado... flotadores..."

¿Que ocurría? ¿Enviaba señales para que estableciéramos su posición mediante radiogoniómetro o debíamos mandarlas nosotros para que las midiesen ellos? ¿Qué unidades enemigas podían encontrarse por allí? ¿Por qué no daba sus nombres? Después de algunos minutos, nos llamó la atención que el texto no estaba cifrado, sino en claro, no faltaba ni una sola letra. Tal vez habían ocurrido errores en la recepción o transmisión. ¿En qué dirección se encontraba el avión? ¿Había amarado realmente o era un error? ¿Adónde debíamos dirigirnos? Debíamos esperar una hora aún para la próxima transmisión, pues así se había convenido. Cada vez se hundía más el sol, era de esperar que lo encontráramos antes que reinara una completa obscuridad. De noche era muy fácil pasar a lo largo

de aquel pequeño punto flotante, sin percatarse de su presencia. Nuestra única esperanza consistía en el radiogoniómetro.

Después de una ansiosa espera de una hora, se encontraba el personal al lado de los receptores y radiogoniómetros. Nuevamente se oyó el débil transmisor del avión; se envió un telegrama y un minuto después se captó: "WW... WW... WW... WW...". Giró el radiogoniómetro, y a los 10 segundos se había establecido la dirección en la que debíamos buscar al avión. Se dió orden al cuarto de máquinas de avanzar a toda velocidad, mientras los telegrafistas se devanaban los sesos sobre el sentido del segundo telegrama:

"Cuando plano 2, tres cruceros enemigos en dirección a... convoy hacia el sur..., se desprendió el motor..., flotador destrozado por las balas..."

¡Pobre avión de reconocimiento, lo que había tenido que aguantar! Buscando entre las cartas marinas, encontramos que cuadrado plano 2 se encontraba en el Mar del Norte. ¡Nuestro avión no podía haber volado tan lejos! Evidentemente al cifrar el despacho se había producido un error. ¿Qué habría pasado en realidad? Era probable que habían existido dificultades técnicas y algún encuentro con fuerzas enemigas.

El comandante insistió en que debíamos llegar al punto donde se encontraba el avión, antes de la obscuridad, pues conocía muy bien el aspecto de aquel mar durante la noche. Nos acercábamos cada vez más a la costa africana.

Había pasado otra hora, por lo que se prestó atención a nuevas señales, para utilizar otra vez el radiogoniómetro. Después de pocos segundos advirtió el telegrafista al puente que el aparato se encontraba exactamente en la misma dirección de nuestro avance.

El comandante ordenó que se vigilara con la mayor atención. Si nuestro radiogoniómetro funcionaba correctamente, debíamos cortar con nuestra proa el aparato. Entre nosotros, la mayoría dudaba, pues nunca hasta entonces habíamos utilizado el aparato en esa forma.

Poco antes de expirar la tercera hora, antes que cayera sobre nosotros el corto crepúsculo tropical, se anunció desde el

gran medidor de distancias que el avión se encontraba exactamente en línea con nuestra proa.

Durante mucho tiempo, nuestros ojos recorrieron las aguas inútilmente, sin que pudiéramos reconocer nada. Desde el puente se preguntó a los encargados de manejar el gran medidor de distancias cuánto nos faltaba para dar con el avión.

En menos de medio minuto se informó al puente que la distancia era de 1.500 metros. Nuevamente nuestras miradas recorrieron las aguas, mientras los motores seguían funcionando a toda velocidad. El medidor de distancias observaba de nuevo el horizonte, recorriendo todo su círculo; pronto, debido a la obscuridad que aumentaba, habría que abandonarlo, pudiendo descansar los tripulantes, encargados de manejarlo. Aunque se utilizaran prismáticos, nada se distinguía del avión. El camuflaje obscuro de su parte superior se confundía de tal manera con el agua que sólo notamos su existencia cuando el cielo reflejó una mancha clara sobre las aguas.

Se detuvieron los motores, y describió un gran arco nuestro navío. El oleaje era bastante intenso, por lo que queríamos acercarnos tanto como fuera posible a aquellos chicos malcriados que habían hecho una escapada. En todas las partes de nuestro navío desde las cuales se podía observar el avión, se habían amontonado los curiosos, que compadecían a ambos aviadores y esperaban ansiosamente oír de ellos relatos de combates aéreos. Pero no se veía que los flotadores estuvieran destrozados por las balas. El de la izquierda, a la débil luz del crepúsculo, tenía la nariz, pintada de rojo, un poco metida en el agua. Tampoco podía verse que el motor estuviera destruído.

Pensaba el comandante cómo habíamos de hacer para meter a bordo aquel pesado pájaro a la brevedad posible. De repente arrancó el motor del avión, y la hélice, que giraba lentamente, arrastró el aparato hasta muy cerca de nuestro costado. El observador, con algunos movimientos ágiles, fijó al avión la cadena de la grúa, que empezó a levantarlo. No se veía que estuviera herido.

Al subir llevado por la grúa, salió del flotador un grueso chorro de agua que cayó sobre cubierta y mojó a los tripulan-

tes. Un débil olor a bencina quedó en el lugar donde había caído el líquido.

Alegremente y sin el menor rasguño saltaron el piloto y el observador sobre cubierta e informaron al comandante sobre el movimiento de barcos cerca de la costa.

Se mostró a ambos el texto de los telegramas. El observador, que al mismo tiempo estaba encargado del telégrafo, movió negativamente la cabeza. El no había transmitido eso. Al estudiar más atentamente el asunto, se vió que se había equivocado en una línea del código.

En cuanto al aparato, al encontrarse a gran altura, había experimentado un desperfecto en la canalización de combustible, por lo que el piloto creyó más prudente amarar. Pero allí era imposible hacerlo como en las aguas tranquilas de un barco, por lo que una ola deshizo el débil costado del flotador, desgarrando toda una hilera de remaches. El tanque de combustible se llenó parcialmente de agua y el flotador se hundió un poco.

Después de reparar el desperfecto, fué imposible despegar, pues el flotador, que se encontraba casi sumergido, lo impedía como si fuera un freno. Tal vez tentativas posteriores hubieran tenido éxito, pero la batería de arranque, que también alimentaba el transmisor, empezó a fallar, disminuyéndo su tensión. Ambos decidieron utilizar el telégrafo de a bordo y transmitieron con la menor energía posible. En cuanto fuera practicable querían pasar inadvertidos por las estaciones terrestres.

En aquellas latitudes, a un corto crepúsculo sigue de repente la noche, por lo que pronto terminaron los trabajos tendientes a fijar el hidroavión sobre cubierta. Todos los tripulantes respiraron aliviados; ya se había eliminado la dificultad y nuestro barco se alejaría muy pronto de aquel lugar. Era de suponer que el enemigo, exactamente como nosotros, habría escuchado las señales radiotelegráficas que envió el hidro para que estableciéramos su situación y que en seguida mandara algunas unidades para averiguar su origen. La noche era el mejor camuflaje que podíamos tener. ¡Quién sabe aún distintas hubieran podido ser las cosas de día!

Desde el puente se impartieron las órdenes necesarias a los motores; se anunció al timonel el nuevo curso que debía

seguir. Ya las grandes hélices de nuestro navío habían empezado a batir el agua convirtiéndola en remolinos, cuando los telegrafistas comunicaron al comandante una noticia importante y extraña.

Desde algunas transmisoras inglesas de la costa se emitían, hacía ya algunos minutos, advertencias acerca de la presencia de submarinos en aquella región. Cada estación recibía aquella noticia y la retransmitía nuevamente. Hasta pudimos establecer por radiogoniómetro la situación de dos transmisoras que tomaban parte en ese juego.

Desde el puente llegaron nuevas órdenes a los motores; se aumentó la velocidad: nos dirigíamos hacia el Sudeste, estudiando al mismo tiempo las transmisiones inglesas.

No estábamos enterados que operaran submarinos alemanes en aquellas aguas. Ciertamente, en ese caso, se nos hubiera ordenado desde Berlín que volviéramos. Sólo existía una posibilidad.

Algún barco inglés que se encontraba en las cercanía avistó seguramente la plataforma donde se encontraban nuestros vigías en la cofa de combate, mientras, a muy poca velocidad, tratábamos de meter otra vez el hidro a bordo. La forma externa del mástil, en cuanto era visible sobre el horizonte y nuestra pequeña velocidad, indujeron a creer que se trataba de un submarino.

Es decir, que habíamos despertado la atención del enemigo. Ya no era posible que tuviéramos éxito por allí, por lo que durante la noche se cambió el rumbo hacia el Norte.

Hasta ahora habíamos utilizado nuestro aparato para establecer la existencia de barcos enemigos en las cercanías, cuando ya lo habíamos avistado o cuando no estábamos muy seguros de lo que era. Pero ahora debía funcionar toda la noche para poder anunciarnos cualquier sombra, cualquier barco, lo más rápidamente posible. Giraba continuamente, controlaban las aguas las ondas ultracortas; de repente, resonó el teléfono en el puente: aquel aparato había establecido la existencia de algunas sombras. A bordo esa noticia produjo gran excitación. ¿Nos encontrábamos ya en alguna ruta importante o eran barcos de guerra enemigos que trataban de rodearnos?

Ansiosamente, esperábamos todos las noticias de la cofa de combate. La distancia era demasiado grande para efectuar medidas exactas, pero muy pronto había de disminuir. Al rato llegaron más noticias.

A juzgar por la superestructura, debían ser barcos mercantes. ¿Debíamos seguir adelante o atacarlos? Era una difícil decisión, mientras el comandante dormía. Se hicieron cálculos y se discutió acerbadamente el punto. De repente, aquellos barcos, que al parecer navegaban en zigzag, desaparecieron de nuestra vista, por lo cual no era necesario emprender ninguna acción. Al día siguiente se informaría al comandante de lo ocurrido durante la noche.

Los telegrafistas escuchaban ansiosamente, metiéndose casi en los teléfonos. Importaba mucho establecer si aquellos barcos nos habían visto o no. En intervalos irregulares, aparecían por Oriente, que ya empezaba a adquirir una coloración clara, algunos mástiles. Se cambiaba entonces siempre el rumbo, pues queríamos evitar las acciones nocturnas y limitarnos al trabajo diurno. Hasta la madrugada, los telegrafistas no tenían ninguna novedad, por lo que era de suponer que no nos habían visto durante la noche.

De día no se observó ni el más pequeño mástil. Los barcos enemigos parecían haber desaparecido de la superficie de las aguas. Por mucho que los ojos, armados de poderosos prismáticos, examinaran el horizonte, no se observaba ni la más pequeña columna de humo. Al parecer, los barcos que nosotros buscábamos habían resuelto el problema de quemar carbón sin producirlo. En un día como aquél, durante el cual no soplaba la menor brisa, las columnas de humo permanecerían largo tiempo en el aire y hubiera llamado la atención mucho antes de avistar el barco. Una persona experimentada, al observarlo, podía establecer si se trataba de un barco de guerra o de un mercante.

Sin pausa, sin interrupción, se concentraban muchos atentos ojos sobre el horizonte; a las pocas horas se produjo un cambio de guardia, siendo reemplazados entonces por personal descansado. Los observadores de la artillería antiaérea se encontraban también en sus puestos. Cualquier avión con rue-

das de aterrizaje tenía que provenir, en aquel lugar, de un portaaviones. Debíamos deshacernos en seguida, mediante el fuego de los cañones, de aquel indeseable visitante e intentar poner una gran distancia entre él y nosotros. Durante la noche tendríamos oportunidad de alejarnos de aquel inoportuno observador que podría arrojar sobre nosotros otras unidades enemigas mayores.

Hacía un pleno día de verano, quizás demasiado estival para aquella época del año, claro y sin nubes. El sol no estaba todavía en el cenit, todavía nos encontrábamos lejos del Ecuador; algunos de nosotros, los más resistentes, no podían dejar de tomar baños de sol. Cuando volviéramos de los trópicos a la patria, que se encontraría en pleno invierno, reconocerían que habíamos estado muy lejos de ella por el tinte obscuro de nuestra piel. Pero algunos de los tripulantes ya habían tenido algunas desagradables experiencias con el sol tropical. Pocas horas de exposición bastaban para que en la noche se tuvieran todos los síntomas de las quemaduras producidas por la intensa luminosidad. El médico había ya tenido ocasión de expresar enérgicamente su enojo sobre esa locura, pues, en primer lugar, los que sufrían de ello eran inaptos para el servicio por varios días y, en segundo lugar, se revolvían en las camas de la enfermería. Pero en la cantina se vaciaba cada vez más el depósito de aceite para la piel, mientras proseguían los baños de sol. Siempre había gente que reprochaban a los otros la manera como se habían expuesto a la luz. Más de uno tenía éxito con su método particular, quedando tan negro como un mulato, sin que le apareciesen quemaduras en la piel.

Lentamente terminó también ese día, habiendo perdido el sol gran parte de su fuerza. La luz del día adquirió una coloración amarilla, tan propia de aquellas latitudes. De la cofa de combate se anunció que se había avistado una columna de humo muy débil sobre el horizonte. Conservando nuestro curso, se efectuaron las primeras medidas; después de algún tiempo se encontró que variando ligeramente nuestra ruta podíamos alcanzarlo mejor y más rápidamente. Se dieron las órdenes pertinentes al timonel. Se efectuó la maniobra, y una

débil curva se dibujó en la estela de espuma que las hélices dejaban detrás de nosotros.

Casi no podía distinguirse ya aquella columna de humo; si no hubiera sido por un débil cambio de la dirección del viento, hubiéramos pasado de largo, sin reconocerla. El personal de máquinas, viejo y experimentado, la examinó largamente con los prismáticos, y después de algunos minutos coincidieron en que sólo podía ser el humo producido por motores Diesel mal regulados.

Nuestros expertos sacaron sus conclusiones de ese hecho; sólo podía ser un barco neutral, y en ese caso podíamos acercarnos sin peligro. Quizá sería también un barco enemigo, tratándose entonces de un navío nuevo de los últimos tipos, así que convenía acercarse. Después de observar atentamente, se llegó a la conclusión de que tenía una sola chimenea, por lo que no podía pertenecer a la marina de guerra. Todo permitía suponer que teníamos delante de nosotros una buena presa.

Nuestros motores funcionaban a toda velocidad; poco a poco empezaron a distinguirse los detalles y después de unos diez minutos nuestros mejores anteojos permitieron observar dos botavantes. En cuanto se avistó la chimenea, resonó el timbre de alarma, llamando a todos los tripulantes a sus puestos de combate; todos hacían suposiciones sobre aquel barco de motores Diesel; si era inglés, debía ser uno de los dedicados al transporte de carne congelada, pues ésos eran los último tipos de bárcos con motores de combustión interna. Entonces, debía tener aproximadamente 10.000 toneladas y su hundimiento sería una sensible pérdida.

Los curiosos preguntones se arrimaban al teléfono, molestando a la larga al personal de servicio en el puente, hasta que ellos, hartos y de cuestiones, respondieron que se trataba de un barco lleno de mujeres jóvenes.

Los mástiles cortos, que no se encuentran muy a menudo en la marina inglesa, eran ya claramente visibles. Una proa alta y afilada demostraba que era un barco de ultramar, la redonda proa se erguía sobre un extenso mar de espuma. El barco trataba de huir a toda velocidad.

Nuestros motores funcionaban a su mayor número de

vueltas, disminuyendo a ojos vistas la distancia que nos separaba del inglés.

Uno de nuestros cañones de defensa antiaérea disparó el usual tiro de advertencia delante de la proa del mercante, mientras se desarrollaba la advertencia: "Stop wireless. . : or I open fire".

Los telegrafistas estaban unidos mediante teléfonos con todo el barco; cuando se dió a conocer la comunicación telegráfica del mercante, nuestro cañón de 3,7 centímetros mandó hacia allí sus saludos acorazados.

En el carguero, el telegrafista encontró probablemente la situación demasiado difícil; quizás la instalación no funcionaba. Nuestros telegrafistas anunciaron que el buque mercante no transmitía más, por lo que nuestros cañones suspendieron el fuego y calló el transmisor Marconi, así como otro más que se había dispuesto para estorbar sus posibles transmisiones.

El comando de presas se dirigió en bote hacia el mercante, llegando sin dificultad a bordo. Observamos cómo nuestros compañeros subían a cubierta y cómo se distribuían por el navío. Ansiosamente, esperábamos sus noticias. Uno de nuestros señaleros que los acompañaba subió a un punto elevado y desde allí nos hizo saber que se trataba del barco "Tairoa", de 7.900 toneladas de registro bruto, con carne congelada y algodón para Londres y 65 hombres de tripulación.

Esta vez, los botes del mercante no bajaron al agua; nuestra embarcación nos trajo a los tripulantes, primero a los blancos, después a la gente de color.

Los ingleses nos saludaron riendo, pues para ellos había terminado por un tiempo el difícil trabajo de navegar, y ahora podían descansar tranquilamente. Los hindúes permanecieron de pie en nuestra cubierta, sólo ligeramente vestidos. No habían traído gran cosa consigo, aunque cada uno mantenía arrollada debajo del brazo la alfombra sobre la que oraban. Reunidos estrechamente, formando un compacto grupo, no parecían muy tranquilos, por lo menos al principio.

Mientras nuestra embarcación, en viajes sucesivos, fué trayendo los víveres que se encontraban en el buque mercante, proseguía la investigación sistemática del barco enemigo; des-

pués del tercer viaje, úno de los tripulantes de la embarcación nos comunicó la sensacional noticia, según la cual, se habían encontrado metales preciosos en el "Tairoa".

En cuanto llegaron al mercante, los marineros del comando de presas se repartieron en varios grupos. Uno verificaba la carga, otro los motores, aquél los depósitos. En el puente, varios especialistas examinaban aquella parte del mercante que les había sido asignada. Un tripulante golpeaba las paredes: allí sonaba a hueco. Debía encontrarse un armario y algún espacio del otro lado. Echó una mirada alrededor, consideró la construcción y buscó la puerta. Las paredes estaban recubiertas de madera de tal modo que no era posible notar nada. Otra vez golpeó el marinero aquella parte de la pared, comprendiendo entonces con toda claridad que allí atrás debía encontrarse alguna caja fuerte. Sin pensarlo dos veces, agarró lo primero que encontró a mano y deshizo a golpes la madera. Se abrió una pequeña perforación que conducía hacia abajo. La tanteó con las manos. En el suelo, podían notarse algunas excrecencias metálicas. Sus manos apretaron fuertemente, sacando a relucir unas barras pesadas de color gris. Sus ojos, acostumbrados a observar ese metal, le dijeron que era plata. Avisó al oficial que dirigía el comando de presas, quien ordenó llevarla al "Spee". Se encontraron trece barras de plata; el marinero se enojó pensando en las veces que había dejado de buscar metales preciosos en los otros barcos.

Después de examinar cuidadosamente la carga, se anunció al oficial que en las cámaras frigoríficas se encontraban mil pavos. El señalero preguntó al "Spee" si debían llevarlos, pues constituirían un maravilloso asado de Navidad. El comandante ordenó que se procediese rápidamente. Se habían llevado al cabo todas las otras pequeñeces, propias del caso, mientras ansiosos ojos esperaban nuestra embarcación. Se nos hacía agua la boca, pues eso sería un verdadero festín. Pero nuestra embarcación no llegaba.

Alguien afirmó que la demora se debía a que el comando de presas pretendía cargar de una sola vez los mil pavos. El comandante empezó a intranquilizarse.

Debíamos hundir aquel barco y desaparecer lo antes po-

sible. El comandante preguntó cuánto tiempo necesitaba todavía el comando de presas. Se le respondió que había tanta carne amontonada sobre los volátiles que tardarían todavía dos horas en empezar a descargar. Era imposible esperar tanto tiempo, por lo que se ordenó interrumpir esos trabajos. El comando de presas se metió en el bote, que poco después nuestra grúa izó a bordo. Las miradas curiosas recorrieron toda la embarcación: no se veían por ninguna parte los esperados pavos. En cambio, aparecieron caras largas y miradas desilusionadas.

Los telegrafistas avisaron a nuestro comandante que muy cerca funcionaban emisoras, particularmente fuertes, y que del texto de esos despachos parecía deducirse que provenían de buques de guerra. Debíamos alejarnos de aquella región a toda velocidad. La torre de proa debía dirigir algunos disparos al mercante enemigo. Si con eso no era posible hundir el barco, podríamos producir las necesarias perforaciones en su casco desde alguna distancia.

Lentamente empezó a adquirir velocidad nuestro navío; nos dirigíamos hacia el Sudoeste; el mercante inglés quedaba por la popa. Los mecanismos de dirección de tiro empezaron a funcionar.

En el puente, con la agitación propia de aquella operación de presas, no habían respondido a las preguntas de la torre acerca del estado del tiempo. Cuando se preguntó por cuarta vez y en forma más enérgica, se les respondió que era un riente día de primavera y que el sol brillaba en todo su esplendor.

Mientras tanto, todos los aparatos estaban en funcionamiento, la torre había girado el ángulo necesario y los cañones se encontraban en posición.

Se había alcanzado la distancia mínima necesaria para el tiro, se cargaron los cañones y se soltó el mecanismo de seguridad.

Automáticamente, en la sección especial de artillería quedó cerrado el circuito, en el aparato se encendió una luz, indicando que todo estaba listo. El oficial de artillería observaba el blanco mediante sus anteojos especiales, y cuando el barco quedó en la cruz del lente, sopló en un tubo que se encontraba cerca de él. Una membrana vibrante produjo el contacto necesa-

río y aquella descarga salió por los cañones. En sólo dieciocho segundos se habían desprendido los cartuchos vacíos, y cargado nuevamente los cañones, estando otra vez en posición. Sólo poco después de haberse establecido el punto de caída de los proyectiles y de haber hecho las correcciones necesarias, salió la segunda serie de descargas. Las granadas caían ya justamente en el blanco, se envió la tercera y cuarta serie, después de lo cual podíamos abandonar el navío enemigo a su suerte.

A la débil luz de la aurora, desde la cofa de combate, se avistó un mástil, y poco después apareció el otro del mismo navío. Esa extraña sucesión hizo que todos coincidieran con lo que sospechaba el telegrafista de guardia: se trataba de un barco de guerra que reconocía aquellos lugares. Dimos vuelta y nos alejamos a toda velocidad de allí.

En la obscuridad que siguió a ello, pudimos observar otras sombras. En la costa africana se desarrollaba un poderoso tránsito de barcos; por lo visto, nos encontrábamos en medio de un convoy. Aquel navío cargado de carne congelada pertenecía a la vanguardia.

Se observó atenta y continuamente el horizonte por la popa, examinando cuidadosamente aquellas sombras que se dirigían hacia el Norte. De repente, nuestra atención se concentró sobre un nuevo peligro. Los vigías de la cofa de combate dieron la voz de alarma.

De nuestra chimenea salía una nube de rojas chispas: las cubiertas y la obra muerta parecían iluminadas con potentes luces rojas. Más intensamente que lo que hubiera ocurrido quemando carbón de la peor calidad, se elevaba por los aires una verdadera lluvia de llamas. Nos encontrábamos en medio de un convoy enemigo. ¡Qué fácil sería vernos ahora!

Una gran excitación se apoderó de nuestro barco. ¿Cómo podría impedirse aquel desprendimiento de rojas llamas? ¿Qué ordenaría el comandante? ¿Dónde estaba el jefe de máquinas?

La noticia llegó hasta ese oficial, cuando se encontraba en su puesto. ¡Por todos los diablos! ¿Qué combustible era ése? El "Altmark" debía haber recibido una clase muy mala cuya temperatura de encendido era demasiado alta y cuyo tiempo de combustión demasiado largo, tanto que ardía enteramente sólo

después de haber abandonado el motor. Entonces, empezaban a quemarse las gotas y los corpúsculos de hollín, pues provenía de esa postcombustión aquella potente lluvia de llamas.

Cuando esa advertencia llegó a la sala de máquinas, se oyeron gritos de socorro: estaban al rojo vivo las piezas que sostenían los tubos por los cuales se escapaban los gases de la combustión, echaban humo las capas de materia aislante, era difícil respirar, y los primeros accidentados hubieron de ser sacados de allí.

El jefe de máquinas buscó rápidamente, en el tablero, el número del bunker de donde provenía aquel combustible. Era el 23. Rápidamente, se cerraron las llaves de paso correspondientes y se abrieron las de otro depósito. Lentamente disminuyó aquella lluvia de chispas que salía de la chimenea. Todos los ventiladores, que podían contribuir con algo fueron dedicados al servicio de la sala de máquinas. Había terminado el peligro, ahora empezaba otra tarea: dar las necesarias explicaciones al comandante.

Todo el combustible se analizaba en nuestro laboratorio de a bordo. Llamaron la atención las pésimas cualidades del que tomamos durante nuestro último encuentro con el "Altmark". Desgraciadamente, se habían llenado con él todos los bunkers de uno de los costados de nuestro barco, por lo que era necesario empezar a utilizarlo para compensar el peso de ambas partes. El comandante se puso serio: con ese combustible no podíamos volver a la patria, no podíamos ni siquiera pasar entre Africa y América. Sólo podría usarse de día; además, la caldera auxiliar lo utilizaría con sus grandes quemadores. El de mejor calidad habría de conservarse como reserva, en todo caso.

Esta última ocurrencia y el gran número de barcos enemigos que nos rodeaban eran razón suficiente para dirigirnos al punto de encuentro con el "Altmark". Por otra parte, teníamos que deshacernos de nuestros prisioneros. Pues, en el mismo espacio, se encontraban los blancos y los de color y teníamos razones para creer que no aguantarían mucho tiempo juntos. No podíamos proporcionar habitaciones separadas a ambos gru-

pos, esperando que los sensatos de uno y otro bando mantendrían la paz entre nuestros involuntarios huéspedes.

A menudo percibíamos barcos en las cercanías, y entonces cambiábamos de rumbo, describiendo grandes círculos, evitando aquellas sombras, después de lo cual el timonel rectificaba otra vez nuestro curso. Sus ojos se movían de un lado para otro: debían fijarse en la rosa de los vientos, iluminada indirectamente, y en el indicador de dirección del timón, mientras, por otro lado, se clavaban en la noche, sin dejar de observar la proa. Antes que el compás giroscópico hubiera notado las pequeñas variaciones de curso que provienen del oleaje lateral o delantero, antes que variase la brújula, debían haber notado sus ojos el movimiento de la proa. Sus sensibles manos daban entonces al timón el cambio necesario. En la parte más posterior del barco, en la popa, siguiendo los movimientos de sus manos, poderosos motores eléctricos cambiaban el sentido de rotación, moviendo el timón hacia la derecha o hacia la izquierda. El pesado casco se movía hacia estribor o hacia babor, moviéndose aquella mole de 10.000 toneladas, inducida por un timón cuyas dimensiones, comparadas con él, eran mínimas. Cada uno de los timoneles quería gobernar tan directamente como fuera posible, pues ello significaba un ahorro enorme de tiempo y energía. Pero, a menudo, el aparato de control mostraba algo que no se parecía en nada a una recta. Las malas lenguas afirmaban que durante la noche un perro había metido la pata, dejando aquella bella curva como señal de su paso.

En los diversos pañoles, así como en todas las partes del barco que no se ocupaban principalmente de la actividad bélica, reinaba una continua actividad. También entonces, en el curso de la noche, trabajaban las aplicadas manos. Al principio eran los peces voladores y algunas golondrinas que se hubieran querido conservar; después se trató de preparar las coronas y los árboles de Navidad.

Los barcos que salían de la patria poco antes de las fiestas, llevaban en tiempos normales árboles pequeños. Nosotros, sin embargo, habíamos salido, en pleno verano, y ni con la mejor voluntad hubiéramos encontrado sitio para guardarlos.

Nuestro barco de aprovisionamiento venía de un puerto tropical donde no se conoce el árbol de Navidad. Pero exactamente como se superaron las dificultades de preparación de las coronas, tampoco el árbol de Navidad ofreció dificultades insuperables.

Se cortaron palos redondos de madera hasta que tuvieran la longitud deseada de un metro con cincuenta centímetros; luego se los afiló por uno de los extremos: ése era el tronco de nuestro futuro árbol. Se fijaron después fuertes alambres de hierro alrededor de él, lo que debía imitar las ramas, inclinándolos hacia arriba. Por el otro extremo, se fijó una pieza de madera para que pudiera mantenerse verticalmente. Aquella estructura quedó luego cubierta con el color verde que se había utilizado para las coronas. Mientras tanto, en la cordelería, otros marineros trabajaban preparando las agujas, propias de un árbol de Navidad: se cortaron nuevamente trozos de cuerda hasta tener cortas fibras que se unían con alambre fino, formando flecos. Todo ello parecía un cepillo para limpiar lámparas que hubiera sido pisoteado enérgicamente. Cuanto más trabajo y tiempo se dedicaba a ello, tanto más natural nos parecía aquel árbol que no estaba sometido a las leyes naturales, por lo que parecía eterno. En los fuertes alambres que imitaban las ramas se fijaron esas supuestas hojas. Se evitaron en cuanto fué posible los otros defectos estéticos de aquellas agujas del árbol de Navidad y se puso nuevamente en acción el pulverizador de pintura verde.

En la proa del barco, en la cordelería, se había instalado una verdadera fábrica al por mayor de árboles de Navidad artificiales. Tenían la ventaja que se fabricaban sólo una vez, pues, a cada Navidad se los podía sacar del lugar donde se los había guardado, sacudiéndoles un poco el polvo y pintándolos de nuevo. El inconveniente era que cada año debía estar pronto el pulverizador de pintura.

Sobre el obscuro cielo nocturno corrían velozmente negras nubes, que terminaban por fundirse con el horizonte. Los vigías esperaban que se abrieran. Allí..., ¿era un barco o jugaban a las nubes con nosotros? Se hizo funcionar el medidor eléctrico de distancias y después de algunas observaciones se

estableció que, efectivamente, en el sitio indicado, se encontraba un barco de guerra. Fué el último crucero del convoy que pasamos aquella noche. Se impartieron duras órdenes al timonel. Se ordenó cambiar de rumbo, en un círculo cerrado, sin disminuir la velocidad, y nos metimos en otras aguas. Centenares de pares de ojos intentaban atravesar la obscuridad que nos rodeaba: era necesario vigilar mucho aquel día.

Trabajosamente, la roja aurora atravesó aquella desgarrada capa de nubes. Trozos negros, dorados por los bordes, corrían por el cielo. Sobre la superficie del mar había disminuído la violencia de la tormenta, sólo el agua de mar, de un tinte verde azulenco, hervía todavía.

Exactamente a las ocho de la mañana los prisioneros subían al puente a tomar aire. Por estribor paseaban y charlaban los blancos, por babor, las gentes de color, que todavían guardaban debajo del brazo su alfombra para orar. Estos últimos formaban espesos grupos, parecían querer tomar una decisión acerca de algo, estando ocupados en una discusión que conducían en un idioma ininteligible. De repente, con inclinaciones de cabeza, parecieron todos asentir imperceptiblemente y, con pasos medidos, que, en cierto modo, imponían respeto, se disponían a rezar las oraciones de la mañana, extendiendo para ello sus alfombras. Maravillosos trabajos manuales lucían sus claros colores; dibujos nunca vistos despertaban nuestra atención. Con la cara hacia Oriente, empezaban sus rezos. Uno de ellos iniciaba la oración, con voz algo alta, de pie, delante del grupo arrodillado. Los otros repetían los textos con una voz que parecía un murmullo. Se ejecutaban entonces todos los movimientos de una escuela especial de gimnasia; de pie, sentados como los sastres, de rodillas, caían con la parte superior del cuerpo hacia adelante, extendiendo los brazos o manteniéndolos pegados al cuerpo; muchas veces un ruido sordo seguía al golpe de una cabeza que daba contra el suelo. Esa gimnasia matinal parecía ser muy sana, pues, en primer lugar, se limpiaban bien los pulmones con el aire fresco. Sin embargo, no nos parecía ser un ideal deportivo, pues los movimientos eran muy unilaterales y rígidos como de muñecos. Mientras

tanto, los oficiales ingleses, nuestros huéspedes temporarios paseaban por estribor.

Nos enteramos entonces que los prisioneros se habían puesto de acuerdo de manera muy sensata: con sus alfombras habían delimitado un pequeño espacio para la gente de color, donde podían vivir a su gusto, sin molestar demasiado a los otros ocupantes.

Por estribor se fumaban cigarrillos, mientras por babor seguían todavía los rezos. Desde el puente, se seguía atentamente aquel espectáculo extraño y verdaderamente oriental. Era necesario poner algo de fuerza de voluntad para alejarse de allí; sólo aquellos a quienes se lo permitía su grado seguían atentamente cada movimiento. De repente, de la sala de máquinas la voz de uno de los mecánicos anunció por teléfono que el tercer motor había dejado de funcionar.

Se preguntó otra vez, y se ratificó la noticia. El tripulante que se encontraba al lado del oficial de guardia abrió enormemente los ojos, tan interesante era la noticia. ¡Era para no creerlo! Precisamente ahora cuando esperábamos otras presas, dejaba de funcionar un motor, disminuyendo en 7.000 caballos la energía que nos movía. Ya no podíamos avanzar a la velocidad máxima y aunque no quisiéramos proseguir nuestra labor de corso, un barco de guerra hubiera tenido una tarea muy fácil; la veloz liebre cojeaba de una pata.

El comandante se había retirado para descansar un rato en su camarote, cerca de la cofa de combate. Desde hacía algún tiempo vivía allí para estar en seguida en su puesto, en cuanto se produjera la menor novedad. La noche anterior había tenido poca oportunidad de descansar, pues había estado casi continuamente de guardia. Hubo que despertarlo, y pocos minutos después apareció en el puente. Se desayunó de pie oyendo al mismo tiempo la triste nueva; llamó al primer maquinista y escuchó su informe sin decir una palabra, mientras su cerebro trabajaba afiebradamente.

El oficial a cargo de los motores llamó la atención sobre un caso análogo. Nos encontrábamos entonces en la patria, en Wilhelmshaven; también entonces se rompió el soporte del cojinete de una biela.

Los trabajadores del astillero tenían a la sazón a mano todas las herramientas necesarias, y las piezas que hicieran falta podían traerse de los depósitos.

Pero a bordo no se habían previsto las posibilidades de esas reparaciones, nos faltaban muchas herramientas; si entonces, en pleno puerto, aquella compostura había necesitado sesenta y ocho horas, nosotros emplearíamos mucho más tiempo.

En unos pocos minutos hubo que cambiar antiguas disposiciones del comandante; era necesario encontrar una salida, acudiendo a otras nuevas. Emplearíamos de tres a cuatro días. Desde ese momento debíamos evitar cualquier barco, aunque era perfectamente factible llegar hasta el punto de encuentro convenido con el "Altmark". Era probable que la reparación tardara menos, si el tiempo se calmase un poco, de lo contrario, podía llevar una semana. Pero ya estábamos seguros que antes de emprender el viaje de vuelta a la patria habíamos de revisar y reparar nuestros motores. Era de esperar que el tiempo nos alcanzara para ello.

En la sala de máquinas, muchos ojos examinaban el avergonzado y silencioso motor. El otro seguía trabajando tranquilamente, sin que necesitara mucha atención.

El suboficial a cargo de aquella sección tenía todavía en los oídos el ruido peculiar del defecto. Debía tratarse del quinto émbolo. Aunque el oleaje fuera muy intenso era necesario iniciar el trabajo.

Se vació el depósito de lubricante, situado en el medio. Luego, se levantó la tapa que impedía la salida del aceite. Las bielas, de un espesor mayor que el del brazo de un hombre, aparecieron entonces, en todas las posiciones del cigüeñal; sobre el pulido metal las gotas de grasa trazaban curvas amarillentas; en los depósitos vecinos se hundían casi hasta la mitad en el lubricante, que se evaporaba lentamente proporcionando un olor desagradable; el contenido del estómago bajaba y subía por el esófago.

No había tiempo ni era la ocasión de pensar en lo que ocurriría, si el tiempo mejorara. Sólo una cosa tenía importancia: nos encontrábamos en aguas enemigas y era necesario que el barco estuviera cuanto antes en disposición de luchar,

Era menester tragar saliva, agarrar las pesadas llaves inglesas y ponerse a trabajar. Varios hombres se colgaron de ellas y tiraron con todas sus fuerzas. Se las había engrasado al colocarlas, por lo que se esperaba que se soltarían fácilmente. Pero el material tenía también sus ocurrencias, y ya en las tuercas que fijaban el vástago del émbolo se vió que por la alta temperatura de combustión las roscas se habían adherido fuertemente. Era necesario colocar un nuevo soporte para el cojinete, y si hacía falta, una nueva cruceta. Pero si la antigua pieza se hacía pedazos al sacarla, se podía ir al diablo. Todavía teníamos repuestos. Lo importante era que se pudiera informar cuanto antes al comandante el funcionamiento del motor.

Durante estos trabajos, cuando nos encontrábamos en el astillero, se cortó el metal de la biela con sierras metálicas, durando ese trabajo veintiocho horas en el acero especial. En lo posible, era necesario proceder con mayor rapidez, por lo que el suboficial estudió la posibilidad de cortarlo a soplete. Todas las partes metálicas cercanas se cubrieron con planchas de amianto; otros tripulantes establecieron las conexiones necesarias. Poco después, el silbido de la llama era imperceptible por el ruido que hacía el otro motor al funcionar. Hablando con propiedad, estaba prohibido emplear el soplete en las piezas del motor, pues, en general, el calentamiento irregular produce tensiones nocivas en las mismas. No podíamos controlar esas tensiones que podrían convertirse en causas de una catástrofe.

No ocurrió nada, cuando el jefe de máquinas, terminado el trabajo, se enteró de la manera como se había efectuado. Se puso un soldado de guardia que debía avisar con tiempo la llegada de ese oficial a la sala de máquinas, pues naturalmente no se le podía impedir la entrada.

Mientras tanto, el calor se hacía intolerable. Los motores de los grandes ventiladores habían funcionado tanto tiempo que ellos mismos se habían calentado. Alguien tuvo una buena idea: el compresor, que hasta entonces había suministrado aire al motor, podía emplearse para refrescar un poco el ambiente. Como se propuso, se hizo. Entró tanto aire frío

que a los cinco minutos la temperatura era agradablemente fresca. Por ello, se suspendió su funcionamiento, pues también él debería ser sometido a una revisión y reparación.

Dos hombres, protegidos los ojos por anteojos azules, observaban el rojo blanco del metal que se fundía. Ni siquiera con el soplete era fácil cortar aquella pieza. De repente, el jefe de máquinas llegó hasta donde trabajaban los hombres. En el primer momento, su rostro expresó un asombro único cuando observó el soplete. Pero al punto se convenció que realmente era el único método para llegar pronto a la meta. Cuando comprendió en qué manos estaba el trabajo, se tranquilizó completamente. Al preguntar cuánto tardarían todavía, el suboficial le mostró lo que se había hecho ya y que permitía suponer que al día siguiente se podría empezar a colocarla otra vez. El jefe de máquinas salió de allí no sin advertir la necesidad de tener cuidado, después de lo cual, los hombres siguieron trabajando.

Había sitio para uno solo, pero trabajo para diez. Las piezas de amianto se habían calentado ya extraordinariamente; lo único que faltaba era que el aceite que se encontraba cerca empezara a arder o que estallaran sus vapores.

Cuando después de varias horas quedó cortada la pieza, se empezó a trabajar en el cojinete del cigüeñal, dejando que las demás partes se enfriaran un poco. Resultó imposible destornillar el cilindro; nuevamente se puso en actividad el soplete, pues era necesario cortar el cigüeñal. A pesar de la intensa ventilación, corría a chorros el sudor.

Como volando habían pasado las cuatro horas de guardia, y llegaron otros compañeros a hacerse cargo del servicio.

En la cubierta superior, en el puente, en la cofa de combate, en el medidor de distancia, había empezado un servicio de vigilancia al revés. Hasta unas pocas horas antes nuestras miradas recorrían el horizonte para encontrar el enemigo; ahora teníamos que esforzarnos cuidadosamente para que nadie nos viera. Cualquier cosa que se observara sobre el horizonte producía un cambio de rumbo, manteniendo siempre, sin embargo, la dirección general hacia el Sudoeste, pues habíamos de encontrarnos un cierto día, en un cierto lugar con

nuestro barco de aprovisionamiento. En los puntos que no estaban dedicados específicamente a la observación, como los botes, la artillería, el hidro, etc., se seguía limpiando por ejemplo, otra vez, los tubos de los cañones, la pintura y el puente, preparando cabos y vaciando las cajas de los botes.

Al terminar la próxima guardia, pudo el suboficial de la sala de máquinas entregar a tres de sus sucesores una pieza casi terminada. Mientras la llama del soplete comía los últimos restos del metal, otras manos levantaban la tapa del motor y la colocaban con un polipasto sobre cubierta. Entonces, se levantó de tal modo el quinto pistón que se le podía asegurar con una tenaza especial para sacarlo del cilíndro. Con ello, había terminado la parte más difícil del trabajo y podía retirarse el soplete.

Se trajeron las piezas de repuesto, y se dejaron en el suelo, prontas para utilizarlas en cuanto fuera necesario. Se eliminaron las planchas de amianto; uno de los tripulantes tuvo que meterse en el depósito de aceite sosteniendo y manteniendo la nueva biela con sus hombros, colocando con otro polipasto un nuevo émbolo. Poco antes de meterlo en el cilíndro, se pusieron los anillos, debiendo entonces atornillarlo nuevamente nueve centímetros más abajo, fijando una nueva tuerca que cada vez que se afirmaba la llave inglesa giraba nada más de treinta, tan estrecho era el espacio en que debían trabajar.

Pero pronto se terminó también esta tarea. Se levantaron el pistón y el cigüeñal, y se colocó la biela sobre su cojinete. Muy pronto se pudo colocar también la tapa del motor; coincidían todas las piezas, cerraban todas las tuercas. Se hizo entrar lentamente aire comprimido en el primer cilindro, verificando así el trabajo efectuado. Se había trabajado veintitrés horas sin interrupción y faltaban todavía otras tres para terminarlo.

Se llamó al jefe de máquinas y se le mostró lo hecho; sobre cubierta se encontraban los pedazos viejos, cortados a soplete, cuyo calor había coloreado el metal algunos centímetros a ambos lados del corte, produciendo el efecto del arco iris. Con aparatos de medida muy exactos, se verificaron el

juego y las dimensiones de todas las piezas. Debía coincidir hasta la centésima de milímetro.

Después de efectuadas esas mediciones, se introdujo nuevamente aire comprimido en el primer cilindro; con un silbido aquellas doscientas atmósferas hicieron girar lentamente el cigüeñal, elevándose y bajando los émbolos al mismo ritmo. A los pocos minutos, se cerró la entrada de aire y se concentró el interés de los trabajadores en el asiento del cojinete. Con instrumentos especiales de medida, se verificó el estado de la compostura y se trató de mantener el juego indicado por los fabricantes, iniciando una verdadera caza de cualquier vibración de la biela. Pues cualquier décima de milímetro sobre la tolerancia permitida hubiera aumentado el choque y el esfuerzo mecánico general. Pero en ninguna parte podía descubrirse una inexactitud.

El jefe de máquinas y el suboficial a cargo de aquellos dos motores se miraron y respiraron sin tenerlas todas consigo. Hasta ahora todo parecía marchar bien. ¿Funcionaría perfectamente durante la prueba que debía empezar en seguida?

Nuevamente se introdujo aire comprimido en el motor. Cada vez más ligero funcionaban las piezas apoyándose en sus potentes cojinetes. En los últimos cilindros ardió la primera carga de aceite, a velocidad moderada empezó a funcionar el motor. Se examinó en cada una de las nuevas piezas el ritmo del funcionamiento. Se detuvo el motor después de dos minutos, y se inició una nueva medición de todas las piezas. Pero no se pudo encontrar el más mínimo error.

Se le hizo arrancar otra vez con aire comprimido, introduciendo combustible en todos los cilindros, haciéndolo funcionar a toda su potencia e intercalándolo en el eje de la hélice. Uniformemente, con una armoniosa música, cantaba aquella actividad del acero. Todos los que habían colaborado en ello, sintieron que se les quitaba un peso del corazón: podían estar orgullosos.

Después de una hora se detuvo el motor, y se lo separó del eje de la hélice. Por última vez se examinaron todas las nuevas piezas, se midió la temperatura de los cojinetes, se verificó otra vez el recorrido del cigüeñal. Como antes, tampoco

ahora pudo encontrarse ninguna diferencia en las medidas, no había nada que criticar. Aquel motor de 7.000 caballos de fuerza funcionaba como si acabara de salir de la fábrica.

Cuatro hombres agarraron al mismo tiempo la pesada tapa del motor, colocaron las canalizaciones del lubricante y apretaron los primeros tornillos; se llenaron los depósitos de aceite hasta la marca prevista por el fabricante. Uno de los trabajadores se intranquilizó y se puso nervioso; sus manos dejaron escapar la llave inglesa, que cayó ruidosamente al suelo, oyéndose como un eco las maldiciones del marinero.

Una parte del motor, destinada a pescar el aceite que se escapaba del depósito, cuando se sumergía en él, el cigüeñal se ladeó al montarla. El suboficial examinó con rápida mirada el desperfecto y, a través del ruido del otro motor en funcionamiento, le dijo al mecánico que era un idiota.

Con poderosas pinzas pudo arrancarse nuevamente la pieza estropeada; con una tuerca se tapó el espacio que quedaba por encima del depósito de aceite. Entretanto, el jefe de máquinas había abandonado la sala de motores, y anunció al comandante que el motor número 2 funcionaba de nuevo perfectamente y que el trabajo de reparación se había efectuado con los medios de que se disponía a bordo.

Exitosamente se terminó en veintiséis horas aquel trabajo tan difícil y fuera de lo común. La remuneración especial, un cajón de cerveza, fué un verdadero regalo para todos los que tomaron parte en aquel complicado trabajo de reparación.

Puesto que nos habíamos alejado entretanto de nuestro campo de operaciones, decidió el comandante dirigirse al lugar de encuentro apalabrado con el "Altmark". Allí, en la costa africana había pasado seguramente el momento de las sorpresas, por lo que no podríamos consignar muchos éxitos. Mayores probabilidades parecía ofrecer la costa americana. Convenía que nos mostrásemos un poco allí.

De la manera acostumbrada se examinó el horizonte con todos los aparatos disponibles y cada uno de los vigías de a bordo. También se estudiaba continuamente el cielo. No sólo giraban muchas cabezas y numerosos cuellos padecían de tortícolis, sino que, además, los aparatos especiales de detección

de la defensa antiaérea vigilaban el cielo, dividiéndolo en sectores.

Esos aparatos eran una obra maestra combinada de la mecánica fina y de la óptica. Como, en general, los aviones tienen una gran velocidad propia, era necesario reducir al mínimo los errores que se producían al medir la altura y los que resultan a bordo de un barco por el continuo vaivén del casco. Por ello se estableció un punto en el que se suprimían automáticamente esas oscilaciones, colocando los aparatos ópticos sobre una suspensión cardánica.

Pronto se vió, sin embargo, que para las medidas de la defensa antiaérea era necesaria una instalación muy complicada, agregando aun más aparatos y que además convenía cubrir toda la instalación con un blindaje para evitar las esquirlas. Con ello, toda la instalación pesaba demasiado; aun en un barco de guerra, el espacio hacia arriba no era ilimitado, pues hubiera impedido la visión de otros aparatos.

Debajó de la suspensión cardánica se colocaron pesos de plomo que describían círculos, movidos por motores eléctricos que podían girar en dos direcciones, cuyo sentido y cuya velocidad estaban regulados por un giróscopo especial. Uno de estos aparatos de medida, el más cerca de proa, se encontraba en inferioridad de condiciones debido al viento, frente a los otros dos, colocados a los costados del barco. En el de proa, no sólo habían de compensarse las oscilaciones del casco, como en los de los costados, sino que había que tener en cuenta el viento, que si poseía gran velocidad, podía volcar toda la instalación.

En la guardia siguiente coincidieron todas esas circunstancias desfavorables. Al llegar la hora, la nueva guardia había de subir, por el lado dirigido al viento, a la plataforma superior, mientras los otros descendían por haber terminado su período de vigilancia. El oficial de guardia esperaba también que lo relevaran, cuando, por la casualidad, que le jugó una mala pasada, no se fijó en la gran velocidad del viento, subiendo por el lado que estaba protegido, y cuando, de un último salto, quiso subir a la plataforma superior, se volcó todo el aparato, por haber sido demasiado grande la carga lateral.

Llevadas por su propio peso, las masas de plomo cayeron hacia el mismo lado, trabajando los motores eléctricos contra la dirección de la corriente, quedando así bloqueados. La corriente pasó entonces sólo por un bobinado, que, naturalmente, se calentó cortando entonces automáticamente el flujo un interruptor. En el puesto central de los giróscopos se encendieron luces rojas, señal de peligro. El giróscopo, altamente sensible, que giraba a 60.000 revoluciones por minuto tuvo que detenerse. Empezó entonces un penoso trabajo de ajuste. Había que colocar otra vez en la posición cero el giróscopo y la plataforma que se apoyaba directamente sobre el cardán. Para esta última pieza se utilizó una pesada plomada, colocando entonces las piezas de metal en posición. Después de haber puesto en funcionamiento otra vez el giróscopo, cuando cesaron sus movimientos pendulares, pudo utilizarse otra vez la instalación.

El comandante decidió que, durante nuestro próximo encuentro con el "Altmark" nos haríamos cargo de todas las piezas de repuesto que contuviera. Se compensaría el exceso de peso, quizás se llegase a disminuirlo, entregando todo el material roto o usado que se guardaba en nuestros depósitos. Debía prescindirse de todo lo superfluo. Las algas habían fijado ya en nuestro casco una alfombra de 20 centímetros de espesor, teniendo algunas de ellas una longitud hasta de 60 centímetros, impidiendo que el barco desarrollara toda su velocidad. Aquellos pequeños seres vivientes crecían y se multiplicaban extraordinariamente, pues al moverse nuestro barco les daba continuamente agua fresca. Al pasar al "Altmark" todo lo que ya no necesitábamos, ahorrábamos unas cuantas toneladas de peso, disminuiría la resistencia al movimiento y aumentaría correlativamente la velocidad.

En todo el barco se emprendió una afiebrada búsqueda. Se redactaron listas de las cosas que faltaban, estableciendo el ahorro teórico de peso. Aparecieron muchas cosas pesadas absolutamente innecesarias, y más de una sección que pasaba por ser un modelo de orden y limpieza, y era el caballo de batalla de varios oficiales, fué la que tuvo más cosas inútiles que entregar, muchas de las cuales se arrojaron por la borda.

Nos acercábamos ya al punto de reunión; finalmente lle-

gó la fecha acordada para el encuentro. Se examinaron cuidadosamente los mástiles que se veían sobre el horizonte. Pronto llameó el reflector de señales y el "Altmark" respondió. Todos los botes disponibles recorrían en cadena el trayecto entre ambos barcos. Como primera medida, se enviaron al "Altmark" nuestros prisioneros. En todos los grupos habíamos tenido ocasión de observar lo mismo que en éste: después de algunos días, se acostumbraban a nuestra hospitalidad y no tenían muchas ganas de meterse en los botes para pasar a otra embarcación. Al bajar y alejarse nos saludaron afectuosamente hasta que la distancia era tal que no podíamos reconocer a ninguno de nuestros tripulantes.

Sobre cubierta se encontraban sus cosas reunidas en redes pesadas y de anchas mallas. Con sus manos de hierro, agarró la grúa aquel montón de objetos entre los que había valijas y blancos coyes, y los arrojó sobre el fondo del bote que había de llevarlos al "Altmark". Las embarcaciones de este último nos trajeron alimentos y piezas de repuesto. Arrimaban tanto por babor como por estribor; llenaba el aire el continuo ruido del vaivén de los botes.

Mientras el personal técnico de ambos navíos se aprestaba a la toma de combustible en alta mar, cosa que los disgustaba profundamente, la grúa de nuestro barco de aprovisionamiento levantó la red que contenía el equipaje de nuestros prisioneros. Se llamó a cada uno por su nombre, y se les entregó entonces sus cosas, pues se había tomado buena cuenta por lista de todos sus objetos personales, que se transportaron por los botes.

Un día claro, casi sin viento, de temperatura no muy elevada, favoreció el trabajo de transporte del material, y casi no se sentía el oleaje. Lo que nos habíamos propuesto y que no habíamos podido hacer nunca por la violencia de las aguas iba a convertirse en realidad ahora: se efectuaría la toma de combustible estando ambos barcos en movimiento a velocidad moderada, mientras los botes proseguían su actividad entre ambos barcos. Habían de cumplirse al mismo tiempo dos importantes tareas.

Con reconcentrada atención, se encontraban ambos timo-

neles en sus puestos; al lado del medidor de distancia, en el teléfono que lo unía con la sala de máquinas, el personal encargado de transmitir las órdenes pertinentes. Todo cambio de distancia era perceptible después de un cierto tiempo, pues en el momento, la variación era muy pequeña. Pero en cuanto se la notaba era necesario que se efectuasen los ajustes necesarios. En las salas de máquinas los ojos de los mecánicos se fijaban ansiosamente en el velocímetro; nerviosos puños se aferraban al regulador del paso del combustible. Después de pocos segundos aumentaban o disminuían los motores la velocidad, la diferencia restante debía ser compensada por el cable que unía ambos barcos. Muy a menudo, lo estiraron hasta que empezó a vibrar con los más altos tonos. De él colgaba con sus vientres y nodos el tubo lleno de combustible. Pero si la tensión llegára a ser muy grande y se rompiera el cable, saltaría describiendo grandes círculos: más de un tripulante encontraría de esa manera una muerte horrible.

Puesto que estábamos junto a nuestro barco de abastecimiento y su capitán nos hacía una visita, el comandante discutió con él las particularidades del viaje de vuelta a la patria. El largo camino hasta allí exigía, dado el estado de nuestras instalaciones y motores, un examen atento y largo, para lo cual, necesitábamos estar quietos y protegidos contra cualquier sorpresa. Para ello, no quedaba otro recurso que dirigirse al Atlántico sur. Allí abajo, en alguna parte, el "Spee" descansaría un poco de su largo viaje, mientras el "Altmark" sería nuestro perro de muestra, que recorrería las aguas de los alrededores. La más pequeña dificultad debía sernos anunciada en seguida.

Con marinos viejos que habían recorrido ya aquellas aguas, basándose en cartas marinas muy exactas, buscó el comandante el lugar más adecuado para ello. Según el calendario ya no tendríamos buen tiempo. Muchas veces sería difícil llevar al cabo los trabajos propuestos, pero habría que hacerlos a pesar de todo. Pues, luego de todo eso, y de los esfuerzos de aquel difícil y penoso viaje, nos llamaba la patria. La luna nueva de enero fué la fecha fijada para pasar entre América y Africa.

DE NUEVO EN LAS COSTAS DE AMERICA

SIN embargo, antes de emprender el viaje de vuelta, quisimos hacer una pequeña excursión por las costas de la América del Sur; después de nuestra primera acción de guerra, que consistió en el hundimiento del "Clement", no nos habíamos dejado de ver por allí. Contribuyó además a tomar esa decisión el estudio de los radiotelegramas captados que inducían a suponer la existencia de un tráfico enemigo extraordinario, siendo precisamente nuestra tarea impedir que prosiguiera.

Mientras aquel ritmo acelerado de trabajo mantenía en movimiento tanto la tripulación como las máquinas, mientras las bombas metían el combustible en nuestros tanques, una noticia absorbía la atención de todos. No se sabe cómo, pero los telegrafistas revelaron que desde la patria se habían comunicado algunas promociones. ¿Quiénes serían los favorecidos? Se decía que eran muy pocos, quizás solo un grupo, por ejemplo: todos los integrantes de una clase. Cada uno esperaba y calculaba en silencio que fuera su categoría, o el único promovido entre sus compañeros. Pues con cada promoción avanzaba el soldado entrando en una categoría más alta de pagos.

Pero la tripulación sufrió un desengaño; se trataba sólo de promociones de oficiales y de los suboficiales más antiguos. Mas también entre ellos aparecieron caras largas; tampoco allí se habían realizado todos esos sueños que se alimentan de la planilla.

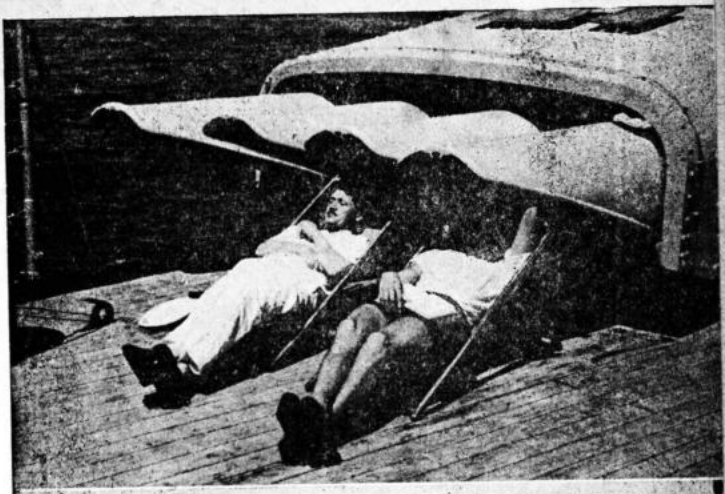
Los felices promovidos regaron la ocasión con algunos vasos de cerveza; varias secciones se quedaron esa noche sin

su acostumbrado jefe. La tripulación cumplió con el servicio de a bordo también en esas condiciones; nuestro navío prosiguió su viaje sin que nada lo molestara durante aquella noche.

El día siguiente nos trajo la despedida del "Altmark". Ambos barcos se separaron una vez más. Uno de ellos huiría como de la peste de cualquier mástil que avistara, mientras que el otro trataría de acercarse para establecer su nacionalidad. Nosotros tomamos rumbo al Noroeste, mientras que el "Altmark" se dirigió hacia el Sur, hacia el continente Antártico, pues allí, sobre las cartas, se había marcado el lugar de nuestro nuevo encuentro.

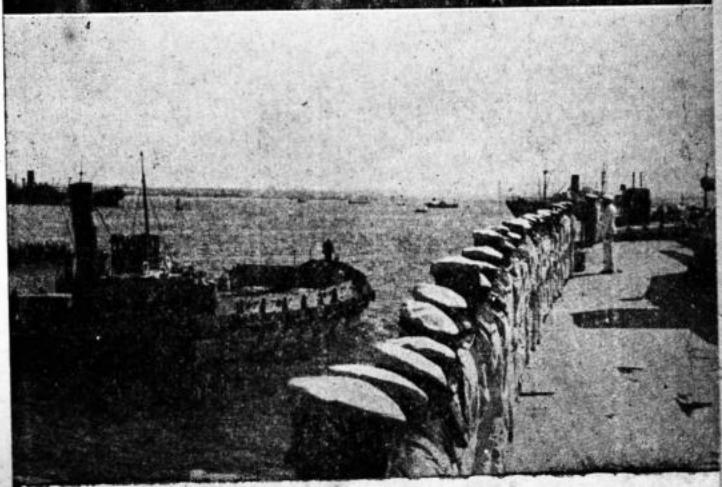
De cuando en cuando, saltaban nuevamente los peces voladores durante nuestro viaje, a través del viento y de las olas. Ya no provocaban a bordo la extrañeza anterior, particularmente después del fracaso de comerlos fritos o de preparalos taxidérmicamente. Apenas si nuestras miradas quedaban fijas en algunos albatros y en su majestuoso vuelo planeado. Algunos dijeron que podríamos observar los cóndores cuya patria es América del Sur, pero otros expresaron sus dudas sobre el particular. Ninguno de nosotros sabía si esos pájaros se adentraban en el Atlántico.

Algunos de nuestros fotógrafos aficionados prepararon sus aparatos para los próximos hundimientos. Desgraciadamente, con el correr del tiempo, se habían ido quedando sin placas. Se dirigieron al peluquero, que poseía un verdadero depósito de cinta virgen. Nuestro fígaro sacudió la cabeza, ya no tenía nada. Cuando salimos de la patria, poseía 8.000 rollos, que se le habían terminado ya. Los aficionados pusieron cara de circunstancias. Si hubieran comprado suficiente cantidad, si no se hubiera gastado en algunas ocasiones que no merecían la penas, si . . . , s . . . A toda costa querían seguir su "hobby", por lo que intentaron lo imposible para obtener material fotográfico. Visitaron a sus superiores, es decir, a aquellos que tenían la misma manía. Pero éstos ya habían hablado antes con el peluquero y se encogieron de hombros, pues nadie quería perjudicarse a sí mismo. Pero como la plana mayor de nuestro barco debía preparar fotografías para sus informes, como no había gastado todo su material, ni era probable que lo gasta-

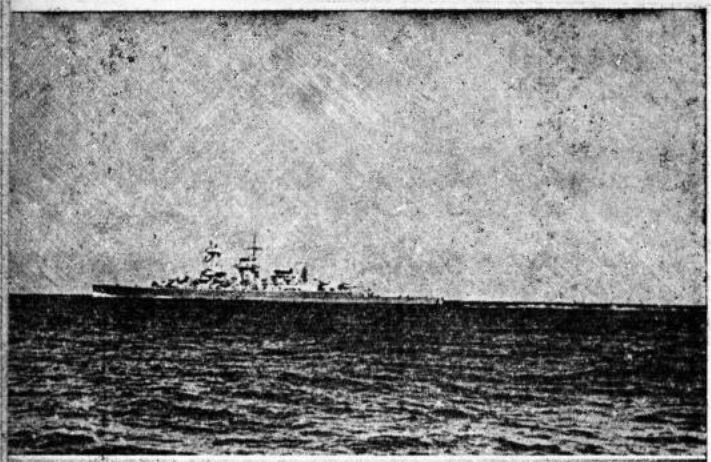


El comandante y un capitán inglés durmiendo la siesta

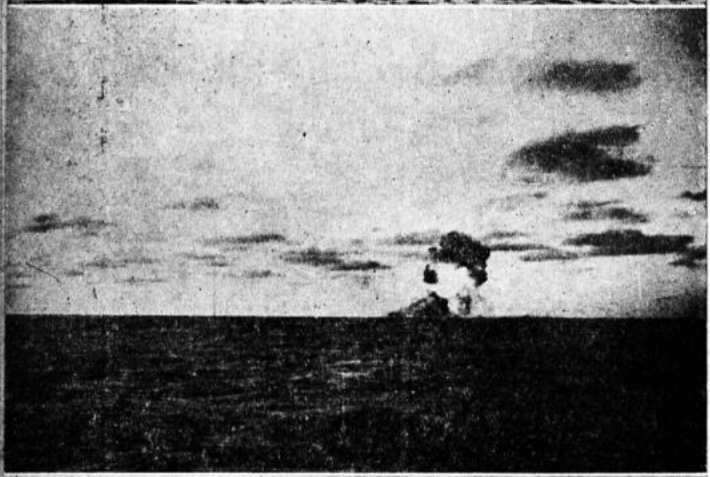
El comandante durante la interrupción del combate



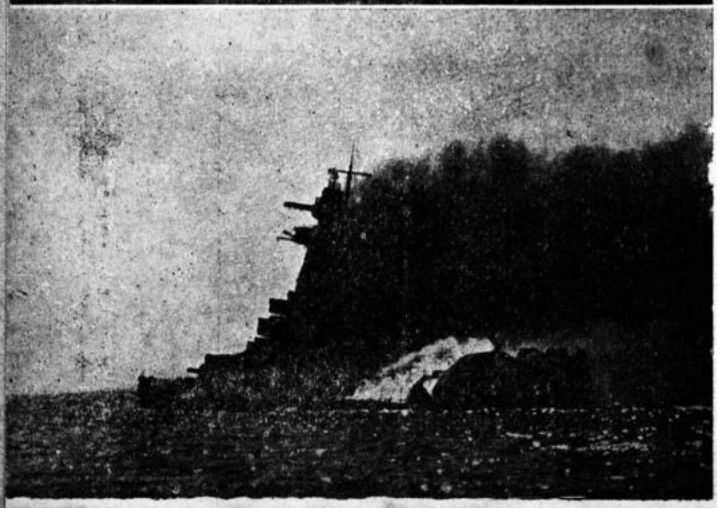
El traslado de los muertos a Montevideo



El "Spee" haciend
su viaje postrer



La primera
explosión



El "Spee" envuel
en llamas

se, había allí todavía película virgen para los aficionados. Entre las fotografías tomadas, se seleccionarían las que pudieran ser útiles para la plana mayor, y se les entregarían nuevos rollos. Así se ayudaban los unos a los otros.

En aquel sistema rutinario de continua vigilancia y de servicio ininterrumpido se siguieron los días. Según las cartas marinas de tiempo de paz debíamos encontrarnos ya en la región que recorrían las líneas de navegación, pero pasaban las horas sin que apareciera ningún barco. Teniendo en cuenta todas las posibles fuentes de información, se hicieron nuevos cálculos, y se estableció la región de mayor importancia que habíamos de revisar cuidadosamente. Nuestros motores tronaban hacia el Sur y hacia el Norte, unas veces tomábamos rumbo hacia el Oeste, otras hacia el Este, moviéndonos de aquí para allá. Pero nada aparecía por aquellas aguas completamente tranquilas. Colón en su primer viaje a América no encontró más barcos que los que avistamos nosotros por allí.

El comandante decidió proseguir hacia el Norte, pues era de suponer que los barcos no recorrían ya las antiguas rutas, sino que viajaban a lo largo de la costa, hasta que la ruta hacia Dakar no ofreciera ya ningún atajo.

En medio de todas estas consideraciones y cálculos, sonaron sin interrupción los timbres de alarma. Los vigías y el personal de servicio de los medidores de distancia se miraron asombrados: ellos no habían sido.

En el puente, se miraron asombrados los hombres que estaban cerca del timón: tampoco ellos habían dado la señal. Mientras tanto, seguían sonando los timbres. Probablemente, la alarma provenía de la sala de máquinas, tal vez se había producido allí alguna avería grave. Se proguntó por teléfono. Pero en ninguna parte del barco se había producido una interrupción cualquiera del servicio: nadie podía explicarse cómo los timbres siguieron sonando todavía.

Sobre el puente apareció el segundo de a bordo, llamó al oficial de enlace, que tampoco pudo dar ninguna explicación satisfactoria. Conocidas maldiciones de marineros resonaban por todo el barco desde la proa hasta la popa. El ordenanza echó a correr para averiguar lo que pasaba. El personl téc-

nico verificó el sistema de alarma y pronto suprimió el defecto. El ordenanza estaba por volver al puente, cuando, donde menos lo esperaba, se encontró con un oficial superior, que le preguntó lo que pasaba. Ya se sabía que hubo un corto circuito y así se lo dijo.

—Envíeme en seguida el suboficial, el oficial de división y el maquinista.

El ordenanza escuchó la orden, dió vuelta y corrió, para que no se vieran las muecas que hacía. Nos alegramos a escondidas, por este episodio, que pronto fué conocido en todo el barco. Uno de los jefes de máquina debió presentarse a explicar el penoso incidente; ¡nadie lo envidió por ello!

Al mediodía, encontrándonos muy cerca del Ecuador, una nube próxima al horizonte atrajo la atención de nuestros vigías. Después de las primeras medidas, se estableció que nos estábamos acercando; aquello, que al principio era una nubecilla, se convirtió poco a poco en una espesa nube de humo. Nos habíamos topado con un barco que quemaba carbón. Se avisó al comandante y se llamó a todos los telegrafistas a sus puestos. Lentamente aparecieron los mástiles, hasta pudimos distinguir el puesto del vigía. Apenas avistamos la chimenea, cuando empezó a salir por ella con enorme fuerza una poderosa nube de negro humo. Aquel barco enemigo nos había reconocido y trataba de huir. Con el ritmo del alfabeto Morse ("a" . .—) resonó la alarma por nuestro navío, y apresuróse la tripulación a ocupar sus puestos. En la sala de máquinas se hicieron funcionar los motores a toda velocidad. El comando de presas estaba pronto, la grúa empezó a bajar el bote. Se tiró una granada ante la proa del barco enemigo, la señal, imposible de entender de otra manera, para que se detuviera. En nuestro mástil se desarrolló la advertencia escrita que le ordenaba no telegrafiara.

En el barco enemigo se había comprendido ya que no tenía sentido intentar la fuga. Se detuvieron las máquinas, y el barco se puso en facha. Se deshizo la espuma que producía la popa; el blanco vapor de las calderas sobrecargadas se escapó por la chimenea, flotando como una nube que se deshacía lentamente alrededor de ella.

Nuestro barco se detuvo a poca distancia; los motores estaban prontos para arrancar en cualquier momento. Los telegrafistas avisaron que el barco enviaba por radio a los cuatro vientos su posición, pero muy pronto nuestros pequeños cañones hicieron imposible que prosiguiera en esa tarea.

El comando de presas llegó a bordo del mercante enemigo; como lo habían ensayado y los habíamos visto hacer tantas veces, los marineros se repartieron por todos lados. La revisión de un barco ya no duraba tanto como al principio; en realidad, todos los mercantes están construídos por el mismo patrón.

El señalero nos comunicó que se trataba del vapor "Streonshal", de 3.895 toneladas de registro bruto, en viaje del Río de la Plata hacia Inglaterra, con cargamento de trigo y 32 hombres de tripulación.

Ya al acercarnos, comprendimos que aquel barco no era precisamente lo mejor de que disponía la marina inglesa. Sospechamos que su tripulación no estaría en un excelente estado sanitario. Cuando aquellos hombres llegaron a bordo, nos llamó la atención en seguida la mala condición de su vestimenta; después de una investigación somera nos aseguró el médico que el estado de su dentadura era extraordinariamente malo.

Hundiríamos aquel barco con un torpedo. Su carga de trigo no tenía interés para nosotros; lo que adquirió fenomenal importancia era su carga general, compuesta de vinos comunes y espumosos. Estábamos en vísperas de Navidad y nosotros queríamos festejarla lo mejor posible de acuerdo con las circunstancias. También habría algo para los prisioneros.

Nuestro bote fué y vino varias veces; sobre cubierta se amontonaban las cajas. El personal de torpedos se dispuso a la maniobra. Se verificó el estado del arma y se estableció el período de recorrido y la profundidad. Mediante dos poleas que lo agarraban de cada costado, aquella anguila de acero entró en el tubo que había de lanzarla.

Con la curiosidad pintada en el rostro, observaban los marineros ingleses lo que pasaba a nuestro bordo, sin soltar de las manos los atados de ropa. Se los condujo a las habitaciones

que les destinaron. El capitán y sus oficiales encontraron en nuestro comedor de suboficiales algunos compatriotas.

Mientras tanto, el bote de comando de presas había terminado; describiendo una curva se dirigió hacia el gancho de la grúa. Hábiles manos agarraron los ganchos, fijándolos en el bote; el maquinista encargado de manejarla hizo arrancar los motores eléctricos, y el bote subió por el aire.

Los torpedistas se encontraban en su puesto al servicio de todos los aparatos para la maniobra. Se estableció la distancia, en la sección de cálculos zumbaron los mecanismos y, teniendo en cuenta la velocidad del torpedo, indicaron el momento en que había de producirse la detonación. A través de los teléfonos pasó la noticia de que todo estaba pronto, y a la voz de mando, aquella anguila metálica se metió en el agua, mientras sus hélices formaban remolinos y silbaba aquella pequeña máquina.

Se utilizaron también esta vez las experiencias del "Clement"; cuando pocos segundos después se pudo reconocer la trayectoria por las burbujas que producía el torpedo, se comprendió que éste daría en el blanco.

A la sala de máquinas había llegado la orden de arrancar; poco después empezó a moverse nuestro navío. En cubierta, se encontraban los fotógrafos aficionados: con la cámara pronta, cada uno quería fijar el mejor momento del estallido del torpedo. Nuestro barco describió una pequeña curva; los aficionados echaron a correr sobre cajas y cajones hacia el otro costado de nuestro navío. ¡Que no quedaran ni un segundo sin visión directa!

En la sección de cálculos, daba un relòj los segundos transcurridos desde que había salido el torpedo; una manecilla sobre un fondo blanco en el que se habían marcado segundos, se acercaba al plazo calculado mecánicamente; aparatos especiales de escucha establecían la profundidad en la que se deslizaba nuestro torpedo. Faltaban todavía dieciocho segundos, ocho segundos; el ruido de aquel mecanismo para contar el tiempo parecía el latido del corazón; faltaban todavía cuatro segundos, todavía tres segundos, se detenía el aliento, tres segundos y ahora...

quejó de la calidad de la comida. El personal de las torres limpió sus escotillas, arrojando al mismo tiempo por la borda algunos cartuchos vacíos.

Llegó corriendo a una de las salas de auxilio uno de nuestros más pequeños chinos, reflejando su rostro la preocupación que le embargaba. Con los dedos de la mano derecha se apretaba la muñeca izquierda. Afirmaba estar herido e insistía en la necesidad de una venda. El médico se sonrió y le ordenó que se fuera. No era posible gastar gasas por un simple rasguño en el dedo. Pero no había palabras para tranquilizar al chino. Finalmente, el médico hizo señas al enfermero, que le puso una venda enorme, le colocó el brazo en cabrestillo; sólo entonces desapareció de la cara del amarillo aquella expresión de preocupación y se alejó contento, evitando cuidadosamente tropezar con ninguna parte de hierro.

En las salas de auxilio no se notaba la pausa del combate. Era demasiado grande el número de heridos que esperaban la primera cura. El médico comió algo entre dos amputaciones; tenía las manos y los brazos cubiertos de sangre; empezaron a faltar los desinfectantes. Con una intensa expresión de dolor en la cara, preguntaban los heridos por el curso de la batalla. Se les habló de los tres cruceros, cómo nuestra artillería había neutralizado las torres enemigas y deshecho la obra muerta de los navíos ingleses. Ninguno de ellos se interesó por nuestras pérdidas. Lo único que importaba era que combatiéramos victoriosamente.

Empezaron a funcionar los ventiladores; entró el aire fresco en los cálidos ambientes. Permanecían sentados los hombres mientras devoraban aquella comida fría, recuperando así el desayuno perdido.

Inesperadamente, resonó a través de todo el navío la alarma. Se habían avistado aviones enemigos. Los hombres chocaban los unos con los otros al echar a correr hacia sus puestos de combate. Nuevamente dejaron de funcionar los ventiladores y se cerró otra vez todo. Con las manos sucias de grasa, se agarró la taza, se tragó velozmente el resto del jugo de frambuesas, y volvióse a la actividad anterior.

En el cielo había aparecido un avión, sobre el que se diri-

gieron los cañones de la defensa antiaérea. De la sección cálculos salió velozmente un hombre que se precipitó a las bocas de fuego, estableció una nueva curva característica, pues como había cambiado la velocidad del viento, la desviación era distinta.

Recorriendo un amplio círculo nos habían rodeado los cruceros ligeros, que aparecían nuevamente en nuestro campo de visión. Dimos nuevamente batalla, la artillería pesada empezó a tirar otra vez. Cuando finalmente estuvieron prontos los cañones de defensa antiaérea, el avión pareció haber sido agarrado por una mano invisible. Se sacudió en el aire, cayó algunos metros, pareció estar colgado, con una de las alas hacia abajo. Con movimientos propios de un acróbata, el piloto enderezó la máquina. Nuestros cañones contra aviones habían sido acordados según los últimos valores, cuando salió de nuestras torres la primera descarga completa.

Una presión repentina pareció retirar el aire por debajo de sus alas; en una curva casi vertical, se precipitó hacia abajo. Esta vez el piloto ya no pudo enderezar su máquina, la altura era demasiado pequeña para eso. Antes que nuestros cañones de defensa antiaérea hubieran podido arrojar la primera descarga, se precipitó al mar; una alta columna de agua indicó el lugar donde se había producido la catástrofe.

Por la popa aparecía una nube de humo; el "Exeter" ardía dejando escapar por todas sus aberturas los productos de la combustión. Su capacidad de combate estaba completamente anulada.

Los telegrafistas avisaron al comandante que los ingleses pedían refuerzos por radio. Se anunciaba la llegada de varias unidades desde Dakar, Ciudad del Cabo y las Malvinas. Del Río de la Plata se acercaba un potente transmisor: sabíamos que era el "Cumberland".

Ambas torres tiraron andanadas completas, pues nos atacaban desde dos lados. Se intentaba evitar que nos metiéramos en Montevideo. Cada ataque se iniciaba con una descarga de torpedos. Hasta entonces habíamos contado dieciocho, ninguno de las cuales nos tocó. Pero estábamos obligados a girar, a dirigirnos hacia el enemigo, a pasar a través de aquellas

descargas de anguilas mecánicas. Con ello, aumentaba la probabilidad de que nos atacaran los ingleses con su artillería pesada. No era necesario estimar muy exactamente la distancia, pues como nuestro barco tenía doscientos metros de largo, en algún lugar había de tocar su artillería.

Sobre la torre delantera cayó una granada enemiga, produciendo en el blindaje un rasguño, saltando después hacia arriba, donde atravesó las débiles planchas de la cofa de combate, pues sólo los puntos más importantes estaban protegidos por una fuerte coraza.

La metralla arrancó a un oficial las dos piernas. Se disponía a bajar, cuando algo pareció cortarle las extremidades. El pesado tronco golpeó sobre el hierro; con las manos se echó a un lado.

Nadie hubiera podido decir cuánto tiempo yació allí. Después de largo rato, cuando un ordenanza intentó hablar con el comandante, encontró a ese hombre gravemente herido, pidiendo entonces que le ayudaran a transportarlo. Ya se había coagulado la sangre en el suelo. Aquel hombre, marcado por la muerte, hizo señales para que no se ocuparan más de él. Si todavía querían hacerle un favor, que le dieran un cigarrillo. Con los ojos llenos de lágrimas, los que estaban alrededor de él con manos temblorosas, se cumplió aquel último deseo. Sin una queja, cerró los ojos el herido, gustando el tabaco por postrera vez en la vida; después de algunos segundos, con voz muy débil, preguntó si había alguien cerca, y al oír la respuesta afirmativa, pidió con voz apagada:

—Cuando vuelvas a la patria, saluda a mi madre, dale a mi novia el retrato que está en mi camarote. . .

Llegó la muerte y, sin misericordia, sellóle los labios, sin permitir que terminara la frase. Aquel cuerpo destrozado se sacudió, la cabeza cayó hacia atrás, se oyó un postrero y profundo suspiro y dejó de latir ese corazón de soldado.

Los tubos de la torre de popa casi habían perdido el color: el metal estaba rojo por la alta temperatura. El navío enemigo que se encontraba por nuestra popa tiraba sin pausa; caían las granadas sobre el blindaje de nuestras torres produciendo simples rasguños. Sin embargo, una encontró el ca-

mino hasta los instrumentos de óptica de medición de distancias de aquella torre. Un humo acre penetró hasta la plataforma de los cañones, los cristales se fueron al diablo, pero, por lo demás, no hubo que lamentar ninguna pérdida.

En la esquina del alcázar, donde se encontraba el comedor de oficiales, cayó una granada que encontró el camino hacia abajo. Como no se oyó ninguna detonación, se supuso que no había estallado, por lo que se requirió el auxilio de los polvoristas. Se estudió la trayectoria y a los veinte metros se encontró una granada de ejercicios que había ido a caer a una cama de un camarote. No era necesario inutilizarla; se había limitado a atravesar algunos muros de poco espesor y arrancar el material aislante de las paredes de separación. Pero debía haber una cierta confusión en el crucero desde el cual nos tiraron aquella granada; los cañones de la defensa antiaérea de popa recibieron orden de proseguir la tarea de la artillería media, pudiendo anunciar algunos buenos impactos hasta que se les ordenó cesar el fuego. Pudimos observar la llamarada producida por las detonaciones de nuestra artillería. Aquel crucero ligero viró de bordo.

Sin poder desprenderse de sus perseguidores, pero sin desviarse, prosiguió nuestro navío su ruta hacia Occidente. Los motores funcionaban sin disminuir su velocidad; sobre las aguas resonaba un fuego de artillería poco frecuente. Ambos cruceros ligeros trataban de cortarnos el camino, pero siempre se apartaban ante nuestra artillería pesada. De cuando en cuando, silbaba una granada por encima de nosotros o caía delante de nuestro navío en el agua. Entre los muchos proyectiles que nos dispararon uno encontró el camino hasta el comedor del comandante. Las ligeras paredes de aquel salón, que no estaban protegidas por el blindaje, no ofrecieron ninguna resistencia, pero bastaron para encender el fulminante. Estalló en medio de aquel ámbito esparciendo un verdadero diluvio de esquirlas. Convirtió en un colador las paredes de la cocina adyacente, haciendo menudos pedazos las cartas marinas que se encontraban allí, formando un remolino con los sillones y otros objetos. La presión del aire empujó las paredes hacia afuera, saltaron de sus marcos las puertas y las compuertas.

Pero también hacia abajo, hasta la sala de telegrafistas se hizo notar el efecto.

Allí se encontraba uno de ellos tratando de establecer con el radiogoniómetro la situación de todas las unidades inglesas. Sus oídos percibían todos los ruidos del aparato, desapareciendo, para él, los sonidos que provenían del medio que lo rodeaba. La mirada observaba los objetos más próximos y parecía perderse en la lejanía.

De repente, desde arriba se oyó un ruido ensordecedor, tembló el techo y se desprendió la lámpara con el cable, mientras ésta, recibiendo siempre la corriente, seguía dando luz y bailando delante de sus narices. Como si fuera un fenómeno de la cuarta dimensión, concentró su mirada en aquella lámpara, abriendo la boca y cayendo hacia atrás sobre la silla, con tal rapidez que fué a dar junto a la pared. El tronco caía hacia atrás mientras la cabeza seguía sujeta al cable telefónico. Casi hizo caer al suelo el pesado receptor, se le corrió el audífono hasta el cuello; como no ocurría nada más, mientras la lámpara seguía oscilando, tuvo tiempo de recuperarse. Con un gesto de fastidio, se sacó el audífono, acercó otra vez la silla y se sentó nuevamente.

Otros dos telegrafistas estaban ocupados en cifrar el despacho a la patria. Antes de entrar al puerto de Montevideo, queríamos enviar un informe acerca del contacto con el enemigo, indicando el desarrollo de la batalla.

En la máquina de cifrar se iluminaban las letras, el segundo telegrafista llenaba los formularios.

En la cubierta superior se prosiguieron los trabajos de limpieza, colocando los muertos en la parte central del barco. Se eliminaron las manchas de sangre y se arrojó por la borda todo el material que había inutilizado el fuego enemigo. La catapulta de nuestro avión había sido destrozada por un impacto, el motor se encontraba desmontado en el taller. Allá lejos, por el horizonte corría uno de los cruceros ingleses: observaba nuestra ruta, pero se mantenía a una distancia tal que era imposible tirarle.

Una granada que nos había llegado por la popa, destrozó el techo de la cocina, destruyó una caldera, barrió una cu-

bierta y se metió finalmente en el montacargas del cañón de babor. La detonación ocurrió allí precisamente cuando estaba lleno de granadas y cartuchos. El metal, roto, destrozado y deformado, formó un revoltijo; el color de las paredes estaba teñido de negro. En el pozo abierto, colgaba el cable del montacargas; en la santabárbara los hombres apilaban las municiones mirando hacia arriba con los párpados pegados por el sudor.

Para la cocina grande que alimentaba a los marineros, no había ni agua ni vapor; sólo una caldera estaba en disposición de funcionar. En la de los suboficiales, la cocina eléctrica estaba deshecha por la metralla. La del capitán estaba acribillada por las esquirlas. Tragamos saliva: faltaba mucho antes que tuviéramos otra vez comida caliente.

Y sin embargo, ese caso estaba previsto: exactamente al mediodía se avisó a las diferentes secciones que podían pasar a recoger la comida. Escuchamos la noticia sin admirarnos mucho. El canto de las tripas había llegado a un tono peligroso, pero si nos iban a dar un desayuno como el de esta mañana, se podría aguantar todavía un poco en nuestro navío. Mas, al entregarnos la comida, ya no se nos dió pan, sino galleta marinera.

Un impacto había destrozado el costado de babor, rompiendo varias cañerías que pasaban por allí. Durante mucho tiempo corrió el líquido, y como no se encontraba nadie cerca, no se cerraron las llaves de paso. El agua ya había alcanzado allí una altura de veinte centímetros, los movimientos de oscilación del barco la hacían saltar hasta el dintel de la puerta desde donde caía en los otros ámbitos situados más abajo, inundándolos hasta llegar al depósito de pan, estropeando los alimentos, y metiéndose finalmente en el espacio destinado a los prisioneros.

Estaba abierta la puerta que daba al recinto donde se encontraban los marinos ingleses; había allí una importante llave de canalización contraria; en el muro, el teléfono pudo haber servido para llamar a los grupos de salvamento, uno de cuyos soldados hacía guardia allí. Del ámbito situado mucho más abajo empezaron a oírse gritos de protesta; desgracia-

damente, nuestro soldado no entendía inglés. Empezó a subir el agua, los prisioneros pataleaban ya dentro de ella. Se intentó hacer entender al guardia por señas lo que ocurría, pero, en el primer momento, éste, temiendo un ataque, empuñó la pistola. Con las manos se le indicó el agua que subía haciendo un ruido como de gárgaras. Se llamó al grupo más próximo y en seguida se cerró la llave principal. Los prisioneros se sacaron los zapatos y se arremangaron los pantalones. Era imposible emplear las bombas para sacar el agua de aquel recinto, pues el mismo motor que las movía se encontraba debajo del agua. Había que desagotarla de otra manera.

Formando cadena, empezaron a pasar los baldes de mano en mano. Se calentaron los cuerpos, pasó el tiempo, y a las pocas horas de trabajo podían observarse ya lugares donde había desaparecido el agua. Después de la batalla, apareció por allí el suboficial de guardia para indagar el estado de los prisioneros. Todos se encontraban bien y se quejaron exclusivamente del hambre. Se mandó a buscar la comida, que consistió, tanto para la tripulación como para los ingleses, en galeta marinera, embutidos, jamón y jugo de frambuesas.

Se abrió la puerta del comedor de aspirantes, donde residían los oficiales ingleses; tampoco allí se habían producido pérdidas. Después de haber satisfecho la curiosidad de aquellos prisioneros, cuando se enteraron del nombre de nuestros enemigos y de nuestro puerto de destino, comprendieron que había terminado para ellos su viaje en nuestra compañía.

—Temíamos —nos dijo un oficial inglés— que aquí en el mar abierto tendríamos un encuentro desagradable con alguna granada inglesa, pero felizmente no ha pasado nada. Hemos oído toda clase de ruidos terribles, tanto que creíamos que este barco había de saltar en pedazos. Pero por lo visto, los motores funcionan perfectamente. ¿Son pequeñas sus pérdidas?

El suboficial evitó dar una respuesta directa y contó lo que habíamos observado en el "Exeter". Los prisioneros se pusieron serios. Preguntaron por nuestro comandante, y cuando se les comunicó que estaba bien, excepto una esquirla rasante

que le había herido en el brazo, parecieron sentirse más tranquilos. También ellos ponían su confianza en nuestro capitán.

Por el lado de estribor quedaba una habitación cerrada y obscura. A cada oscilación del barco salía el agua de allí; apenas se abrió la compuerta, cuando pudo observarse que en el suelo yacía un cuerpo inmóvil, con la cara hacia abajo, cubierto hasta la mitad por el agua. Uno de los enfermeros levantó el cadáver por el tronco, viéndose entonces que era el piloto. En la cubierta superior, una esquirla le había arrancado el brazo a la altura del codo. Cerrando la arteria con la mano sana, sin que nadie le acompañase, había intentado llegar hasta una de las salas de auxilios. Probablemente, había tropezado con la compuerta o se había debilitado por la pérdida de sangre. Cayó, perdiendo el conocimiento, y ahogóse en unos pocos centímetros de agua.

En la sala principal de auxilios yacían los heridos, la mayor parte de los cuales habían pasado ya por la primera cura; pero los pocos casos realmente graves esperaban todavía la primera intervención médica. Corría la sangre sin interrupción.

Las miradas de los heridos tocaban el corazón. Los ojos, llenos de dolor, contemplaban a los que habían salido sanos; a pesar de ello, a pesar de todo el sufrimiento, se desprendía de sus miradas un sentimiento de confianza. A veces, hasta podía observarse una sonrisa, haciendo a los camaradas un gesto de reconocimiento. Por ninguna parte se oían quejas. Cada uno de aquellos bravos había hecho todo lo que estaba en su mano. Los que podían caminar todavía por sus medios habían tenido suerte: eso era todo. Las granadas y la metralla, que desgarraba aún más odiosamente la carne, tomaban sus víctimas sin elegirlas.

Allí se encontraba en la cama un compañero a quien se le preguntó por sus dolores, por sus deseos. Los negó valientemente. El médico los había mitigado con una inyección.

—Sé que voy a morir, nada puede salvarme.

Se intentó consolarlo, se evitó toda mirada o toda palabra que hubiera podido tomarse como una alusión a las piernas que le faltaban. Completamente decidido, miraba el herido la muerte cara a cara.

—La pérdida de sangre es muy grande. No puedo más. Uno se siente cada vez más ingrávido. Dale recuerdos a mi amada madre. Y cuando haya pasado todo, que me pongan una manta encima. No hace falta que todos los que pasen por aquí me vean sin piernas.

Con labios temblorosos trajeron sus camaradas una manta, requiriendo todo su valor para mantenerse serenos. ¿Habrían de portarse cobardemente los sanos, cuando éste, marcado por la muerte, les ofrecía el mejor ejemplo de valor? Le dieron por última vez las manos, involuntariamente se humedecieron los ojos. Sólo débilmente podía pronunciar las últimas palabras:

—¡Seguid luchando valientemente, camaradas! ¡Adiós, hasta pronto, madre mía! ¡Pronto nos volveremos a ver! ¡Alemania debe vivir aunque nosotros muramos!

Al pronunciar las últimas palabras, cerró los ojos, uniendo las manos sobre el pecho. Lentamente cubrimos con la manta aquella cara, en la que no se observaba ningún rasgo amargo o de sufrimiento. ¡Qué descanse en paz aquel valiente!

El techo de la sala de motores tenía un racimo de uvas. Al estallar la granada, había producido un chichón de pequeñas dimensiones en la coraza, haciendo saltar la pintura, dando al metal un color obscuro. Los maquinistas sacudieron la cabeza, pues nunca hubieran creído que aquel material había de aguantar semejante carga. ¿Habían notado el momento en que se produjo aquella deformación?

De ninguna manera, en el mismo momento, pues nadie sabía lo que ocurría. Al lado del motor, creyó el suboficial que se había roto el eje o la conexión con la hélice. Los hombres que se encontraban allí bajaron la cabeza, esperando que el motor saltara en pedazos de un momento a otro. Cuando, después de algunos segundos, el ruido del Diesel seguía siendo el mismo, buscaron alrededor con la mirada hasta que finalmente, con el codo, uno de ellos indicó a los otros aquel chichón, rojo por el calor, en el techo. Ninguno podía explicarse la causa.

El marinero que salió a buscar comida, al volver, contó el caso de la granada que había estallado, de los ocho muertos

que había provocado, de las débiles planchas de hierro deformadas, de los aparatos de cálculo destrozados, de la coraza lateral atravesada y de la maquinaria para amortiguar las oscilaciones del barco que no funcionaba. Ni la actividad continua de los motores, ni ninguna otra instalación esencial había sufrido lo más mínimo.

En la cubierta superior proseguían los trabajos de limpieza, se cosían más muertos en los coyes, se eliminaban las esquirlas y los pedazos de metal. Se reunieron los huesos aislados, se encontró un par de botas, dentro de las cuales estaban todavía los pies, o aparecía algún distintivo de un muerto. Pero no podían encontrarse los cadáveres; los disparos los habían arrojado por la borda. Nadie había notado su desaparición.

El crucero "Achilles" se mantenía todavía a distancia. Se enviaron los despachos a la patria. Pero la hora del día era muy desfavorable. Alemania no podía escucharnos, debíamos esperar hasta que se hiciera de noche. A pesar de eso, nos tranquilizaba saber que, por lo menos, el "Altmark" oiría nuestra transmisión, entendería nuestra situación y emprendería el viaje a la patria.

El "Achilles" se acercaba. La artillería pesada se dispuso a tirar otra vez, y unas pocas salvas lo indujeron a desaparecer nuevamente. Se ocultó detrás de una cortina de humo y desapareció de nuestra vista.

Desde la cofa de combate se anunció poco después que se había avistado otro barco. Aquel mercante se encontraba exactamente en nuestra ruta, por lo que nos acercábamos velozmente. Mediante señales se ordenó a la tripulación que se metiera en los botes.

Observamos la maniobra. Pero los tripulantes que querían obedecernos recibieron órdenes de volver. Se colocaron los botes nuevamente en su sitio; por lo visto, en el mercante habían decidido esperar el curso de los acontecimientos. En nuestro puente sonó el teléfono, que pedía se pusiera al habla el mismo comandante. Anunciaban los telegrafistas que el "Achilles" había mandado a los tripulantes del mercante que

no abandonaran el barco. En algunos segundos, había tomado el comandante su decisión:

—¡Dejen que ese barco siga su viaje! ¡No quiero entrar como pirata en el puerto de Montevideo!

El mercante y nosotros nos apartamos mutuamente. Lo perdimos de vista entre las nubes bajas que rodeaban el horizonte. El crucero inglés quedó en las cercanías para no perder el contacto.

MONTEVIDEO

Lentamente terminó aquel día de la batalla. Se prosiguió la limpieza de las cubiertas habitables. Más de uno no pudo encontrar las cosas en el armario, algunos de los cuales habían quedado aplastados por las esquirlas y las piezas de hierro que cayeron sobre ellos. La metralla había atravesado y cortado las cosas. Entre aquel montón de hierros se encontraron más muertos. Se los sacó de allí y se los colocó junto con los otros sobre la cubierta superior.

Tampoco en el cuarto de derrota ni en el puente se interrumpió el trabajo. Se sacaron las cartas especiales del Río de la Plata; nuestro barco era la línea trazada con lápiz que viniendo desde Oriente trataba de meterse en aquellas aguas. El piloto mayor, con el cronómetros, el compás y las tablas de navegación se inclinaba sobre las cartas. Tenía que llevar el barco al canal de entrada. Se midió la altura del sol con el sextante, calculando nuestra posición con el tiempo, de acuerdo a los cronómetros, y la insertamos en las cartas y el diario de a bordo. Las funciones trigonométricas eran para él cosa corriente, de manejo diario.

En la lejanía, se observó otro barco más. Nos interesaba la insignia. Pasamos frente al crucero "Uruguay". Mediante banderas, indicamos nuestro nombre y nuestro propósito de entrar a puerto. Al parecer no nos habían entendido. Hicimos señales con el reflector, pero tampoco obtuvimos respuesta. De ninguna manera se impedía la prosecución de nuestro viaje.

Lentamente desaparecía el color azul del Atlántico, nos encontrábamos en el río, en aquella parte donde el agua dulce

se mezcla con la salada, donde el reflejo plateado y la claridad ceden la supremacía a un líquido amarillento.

Entretanto, había terminado sus cálculos el piloto. A las 20 y 13 pasaríamos la boya de tierra del puerto de Montevideo. El canal de entrada está situado tan desfavorablemente que los grandes barcos que vienen del Atlántico deben pasar de largo ante el puerto para llegar al canal dragado que conduce a los muelles. Hasta la boya de tierra podía descansar el pilotó, podía equivocarse. Pero poco antes de llegar a ella, empezó un trabajo agotador. En aguas desconocidas, sin práctico, había de meterse aquel gran barco, a toda velocidad en un puerto extraño.

Todavía estaban cargados con granadas nuestros cañones. No era de esperar un ataque enemigo en aguas neutrales. Se ordenó, por consiguiente, aquel ejercicio táctico, probablemente el último. Se apuntó al enemigo, que todavía nos perseguía, y se descargó sobre él la postrera andanada, librando así a los cañones de su carga de muerte. No queríamos entrar en un puerto neutral con las piezas cargadas. Cualquier desdichado accidente podía descargar nuestras bocas de fuego, produciendo víctimas entre personas inocentes que no tenían nada que ver con el asunto.

Como al iniciarse la batalla estaban tendidas las hamacas, sin que nadie se hubiera tomado el trabajo de sacarlas, muchas estaban destrozadas por la metralla, otras se habían utilizado para transportar los heridos y los muertos. La ropa de cama estaba sucia e inutilizable. Cada uno buscó un rincón para echarse a dormir. En parte, pudo entregarse ropa limpia para las camas.

El canal disminuía en profundidad, a pesar de lo cual, proseguíamos a la misma velocidad, tronando uniformemente nuestros motores. Nuestro navío tenía un calado de siete metros; según las tablas de marea podíamos esperar allí en aquella época del año 8,50 metros de agua. Por un conocido fenómeno hidrodinámico, nuestra popa tendía a hundirse. ¿Tendríamos en esas condiciones agua suficiente debajo de la quilla? La popa hubiera podido enterrarse en la arena, lo que nos hubiera obligado a cambiar de rumbo. Nos separaban pocos

minutos de la boya de tierra que ya habíamos avistado. Entonces disminuyó nuestra velocidad; recorriendo un arco corto, nuestro navío se metió en el canal de entrada. El casco tocó la boya, que se deslizó por nuestro costado; por poco no la arrancamos de su ancla; ya se había cumplido la orden del piloto mayor de dar vuelta. Un poco después, aumentó el número de vueltas de los motores y entramos a toda velocidad.

El piloto se encontraba allí con el cronómetro en la mano, anunciando a cada instante el cambio necesario de ruta. Su mirada no tenía tiempo para interesarse por el verdadero viaje: continuamente debía calcular y seguir sobre la carta las vueltas del canal de entrada. Nunca se equivocó, ni siquiera en un segundo, jamás se ejecutaron demasiado tarde o temprano las maniobras necesarias.

Llegó el crepúsculo; al poco tiempo todo estaba envuelto en la obscuridad. ¿Encontraríamos libre el canal? ¿No nos cerraría el paso la unidad inglesa cuya situación, según nuestro radiogoniómetro, era Buenos Aires, y que desde hacía días se encontraba en las aguas del Río de la Plata?

En el ambiente perteneciente al mecanismo del timón se ocupaban los marineros en aceitar el eje y enfriar los cojinetes. Se cambiaba continuamente de rumbo, el lubricante fluía de las aceiteras. Con el ruido como de molino de las hélices, se mezclaba el rechinamiento propio de la arena. Choques aislados que venían de la parte inferior del barco inducían a suponer que pasábamos por bancos, a pesar de lo cual, avanzába nuestro navío sin disminuir la velocidad hacia aquel puerto neutral.

Los telegrafistas se aprestaban a enviar a la patria el informe de la batalla por segunda vez. Unos pocos segundos después de haberse transmitido la última letra de nuestro radio, recibimos la señal de haber entendido. Por el mismo sistema se envió la clave radiotelegráfica que encontramos en el "Trevanion", además los otros hundimientos.

En su camarote, entre aquellas paredes deformadas y en parte completamente deshechas, se encontraba el comandante, quien tenía a su lado al ayudante, que redactaba la parte correspondiente en el libro de a bordo.

En las diferentes posiciones de combate, en las cubiertas, se habían formado grupos de tripulantes que discutían la faena del día, contando, llenos de admiración, cómo habían muerto algunos camaradas; otros descansaban durmiendo; sobre la cubierta superior, algunos soldados hacían guardia ante los muertos.

En el cuarto de derrota, en el puente, calculaba el piloto; sobre él exclusivamente descansaba la responsabilidad de llegar felizmente a puerto. Debía tenerse en cuenta toda desviación y todo cambio del canal, atendiendo siempre a la situación del navío. Después de algún tiempo, llegamos a la primera boya luminosa, terminando así la parte más difícil de su trabajo.

A las 23 y 50 dejamos caer el ancla en el puerto de Montevideo. Se detuvieron los motores y se encendieron las lámparas de posición. Después de cuatro meses y medio, por primera vez, reinaba calma completa en el barco. Era algo tan extraordinario e intranquilizador que algunos de los que dormían se levantaron asustados, y necesitaron algunos segundos para recordar los sucesos del día. Curiosamente observamos el puerto.

A poca distancia brillaban hileras de lámparas eléctricas. A través del agua llegaban hasta nosotros los ruidos producidos por las sirenas y las bocinas de los autos. Por estribor se nos acercó el "Lavalleja", un remolcador del gobierno uruguayo. El comandante de puerto subió a bordo y discutió con nuestro capitán las cosas más urgentes. A la 1 y 30 se nos concedió permiso para atracar.

A las 2 y 40, se enviaron al Hospital Militar de Montevideo los heridos graves que necesitaban urgente atención médica.

Se despertó la ciudad dormida. La noticia de la llegada de un barco de guerra alemán corrió de boca en boca con la velocidad del rayo. A cada momento aumentaba el volumen de las voces en la orilla. Los autos iluminaban nuestro navío con sus luces. Llegó a bordo la primera comisión oficial y recorrió el barco de cubierta a cubierta. La tripulación no pudo dormir: había terminado la tranquilidad de la noche.

Los telegrafistas siguieron trabajando como si nos encontráramos todavía en la batalla: eran los únicos que mantenían la unión con la patria y que observaban las transmisiones enemigas. Reconocimos muchas unidades que se dirigían hacia el Río de la Plata. Hasta aquel momento, habíamos establecido los movimientos del acorazado "Renown", del portaaviones "Ark Royal" y sabíamos también que los cruceros "Cumberland" y "Southampton" habían recibido órdenes de impedir nuestra salida de Montevideo. Un barco francés, el "Dunkerque", salía de Dakar rumbo a la América del Sur.

Al empezar el nuevo día, la población se dirigió al puerto; botes atestados de gente daban vueltas alrededor de nuestro navío, mientras la tripulación trabajaba ansiosamente. De cuando en cuando, se echaba una mirada a la ciudad, al puerto, al cerro. Desde hacía varios meses, nuestros ojos no habían visto otra cosa que el cielo, las nubes y el agua. Finalmente podíamos regocijarnos mirando la ciudad y la tierra.

Curiosamente, observábamos todo el puerto. Entre los numerosos barcos extranjeros se encontraban dos alemanes: el "Takoma" y el "Lahn". Por babor se nos acercó la barcaza que habíamos pedido al gobierno uruguayo. Tenía por objeto transportar todo lo que habíamos desechado. Por estribor se acercaron otras barcazas que transportaban víveres. Muchos de nosotros trabaron conocimiento por primera vez con los pomelos. Pretendieron consumirlos como si fueran naranjas. Pero no parecía posible encontrarles gusto a algo definido, pues dejaban en la boca un sabor amargo y ácido. Fuera de la patria, se aprende mucho, muy pronto adquirimos el gusto de aquella fruta.

Despedimos a nuestros prisioneros, que pronto desaparecieron de nuestra vista en aquella multitud. Llegaron a bordo los féretros para nuestros muertos. ¡Qué distintos eran de los que usaban en la patria! ¿Encontrarían lugar en ellos nuestros caídos de gran estatura? Se cubrieron los cajones con la bandera de guerra, colocándolos detrás de la torre de popa. La guardia fúnebre se situó a ambos lados delante de los cañones.

Daban vueltas alrededor de nuestro navío más y más bo-

tes, muchas miradas curiosas examinaban nuestra obra muerta, admiraban las bocas de fuego, en las que, durante la batalla, había saltado o ardido la pintura. Si hubiéramos tenido que tomar parte entonces en una revista, nadie hubiera elogiado nuestro aspecto.

El comandante llevaba las negociaciones necesarias con el gobierno. Nos visitaron representantes de la prensa y de diferentes organismos oficiales; trabamos amistad con varios compatriotas. La tripulación de ambos barcos alemanes nos ayudó en más de un sentido. Proseguían a bordo los trabajos de limpieza y compostura. Se repararon los botes y se intentó poner la cocina en condiciones de trabajar otra vez. Las barcazas se llevaron muchas cosas inservibles.

Muy tarde aquella noche, nos enteramos que el gobierno uruguayo nos concedía permiso para quedarnos hasta el domingo a las 20. Nos quedaban, pues, sesenta y ocho horas.

La conducta de la tripulación demostró entonces hasta qué punto habían influído sobre ella las continuas guardias: pocas horas después de terminar el servicio, se echaban todos a dormir. Algunos tardíos visitantes encontraron que dormían gran parte de los hombres, por lo que debieron volver al día siguiente.

Antes de las doce del día siguiente, se transportaron los féretros a una gabarra; la tripulación, en uniforme de gala se despidió de los caídos. Sólo muy pocos habían conseguido permiso para ir a tierra y tomar parte en la ceremonia que se realizó en el cementerio del Norte. Una imponente masa humana manifestó con su presencia que compartía verdaderamente nuestro dolor. Con emotivas palabras, honraron los oradores la alta ofrenda de los caídos: habían cumplido su deber como soldados, habían dado de sí lo más grande que un combatiente puede dar por la patria: la vida. El comandante se despidió personalmente de cada uno de ellos, en cada una de las tumbas resonaron secamente tres puñados de arena.

¿Qué sería de nuestro barco? ¿Cuál sería nuestro destino en los próximos días? Las conferencias y las discusiones se prolongaron hasta las altas horas de la noche; no cesaba la afluencia de gentes que acudían a nuestro barco, sin que dis-

[illegible] tampoco el número de botes que daban vueltas alrededor. La cocina no podía trabajar, por lo que se seguía [illegible] comida fría. Los mercantes ingleses se acercaban lentamente.

Al proseguir los trabajos de limpieza y reparación, seguíamos encontrando pedazos de granadas y esquirlas. Empezamos a reparar los peores destrozos. Se desmontaron los tubos destrozados y deformados, se trabajaba con martillos, con las remachadoras, con los sopletes. Por el ruido, pudiera creerse que estábamos en un astillero. Se colocó una nueva plancha de acero, que cerraba el principal impacto del enemigo. Silbaban las llamas de los equipos de soldadura, y los aparatos generadores de acetileno producían un asqueroso olor.

Aquella noche recibimos de la patria un radio decisivo: en caso extremo, se nos ordenaba hacer volar el barco. Puesto que el comandante se encontraba en tierra en una conferencia, se envió un ordenanza para comunicarle el contenido de aquel despacho.

En la mayor parte del barco pudo iniciarse el sábado el trabajo como si no hubiera ocurrido nada. Sabíamos que el comandante volvería a bordo muy tarde; se anunciaban nuevas discusiones, sesiones y conferencias. Al volver, ordenó que se cumpliese la última orden que habíamos recibido de la patria: todo había terminado.

Las primeras voladuras y detonaciones despertaron a los que dormían, asustándolos. Los polvoristas habían de trabajar toda la noche; se colocaron cargas y más cargas. Todos los demás, el resto de la tripulación, apenas podía creer que eso no era un sueño.

Se destruyeron todos los costosos aparatos, en cuanto tuvieran alguna importancia. Se entregó a las llamas todo lo que podía arder. Debían destruirse máquinas y aparatos cuyo cuidado había sido nuestra tarea favorita durante meses y años. Los polvoristas prosiguieron sus voladuras.

Los complicados aparatos de cálculo, después de la detonación, quedaron convertidos en un montón de deformadas piezas metálicas. Se destacaban los ejes y las ruedas dentadas; otras partes rodaban por el suelo. En la caldera auxiliar se

quemaron todos los papeles, cartas marinas, listas y apuntes, libros, cuadernos y tablas. Con el sudor en la frente, los marineros arrojaban montones de papeles en las cajas de fuego.

Se abrieron los depósitos de víveres. Todos podían comer hasta ahitarse. La cantina estaba abierta para todos: el chocolate era el artículo más favorecido. Se consumía mucha fruta en conserva, por todas partes se encontraban las latas vacías. Se destruyeron todos los aparatos de óptica, por la cubierta se encontraban los pedazos de cristal. Se hacían saltar los valiosos anteojos de visión indeformada y los indicadores de dirección, divididos en segundos de arco. Se desmontaron los transmisores, destruyendo cada parte aisladamente. El montón de escombros aumentaba a ojos vistas, en volumen y en altura. Se arrojaban contra las paredes los tubos de radio; se rompieron centenares de discos de fonógrafo.

Después de pocas horas, ya no reconocíamos nuestro barco. Por todas partes se hallaban restos de aparatos, cables, alambres, tornillos y tuercas. Muchas oficinas se encontraban llenas hasta los topes de material deshecho, siendo casi imposible entrar en ellas. Sin interrupción, resonaban las sordas detonaciones a través del barco. Hasta entonces el servicio había tenido por objeto cuidar y mantener el material, mientras que ahora desde la quilla hasta el mástil cundía una terca voluntad de destrucción.

En la sala de máquinas, con el martillo de dos manos se destruyeron las partes más importantes; sobre cubierta se encontraban los tubos de conducción de combustible y los reguladores, torcidos, destrozados, aniquilados. Objetos que valían varios millones y que habían necesitado largo tiempo para su creación, se destruyeron en pocos minutos. Se tiraban al suelo costosos sextantes, rompiéndose en varios pedazos por el choque. Cronómetros que estaban acordados al centésimo de segundo formaban un loco enredo de ruedas dentadas y de ejes. Los resortes saltaban hacia afuera formando amplias espirales.

Hasta el mediodía duraron los trabajos de destrucción en cada parte del barco. Con aquel navío, ya no podríamos emprender ningún viaje. En silencio, aplastados por los aconte-

cimientos, tragamos la comida fría. Dentro de muy poco, deberíamos estar prontos nosotros mismos. Se permitió a la tripulación llevar sólo la mitad de su vestimenta. Cayeron los coyes en las gabarras vacías. La tripulación pasó en nuestros propios botes al "Takoma". A bordo del "Spee" quedó sólo el personal estrictamente necesario.

Se prepararon las cargas principales de demolición en las torres y en la sala de máquinas. Allí se colocaron las cabezas de los torpedos que nos quedaban, y esparcimos la pólvora de los cartuchos. Se prohibió fumar, pues la más pequeña chispa hubiera podido provocar la explosión.

La tripulación se encontraba ya en el "Takoma" bajo cubierta. ¿Qué pasaría ahora?

En el "Spee" se izó la bandera de guerra. Se unieron los acumuladores y los cables con los cronómetros que todavía quedaban a bordo. A las 18 y 5 minutos, se levaron las anclas, arrancando el último motor. A las 19 y 20 empezó el último viaje del "Spee". Lentamente, las hélices sacaron al pesado casco del puerto. Continuamente perseguido, nuestro barco tampoco había de encontrar descanso en aquella tierra: debía proseguir metiéndose en la aniquilación.

Era un barco sin puerto y sin descanso.

En el horizonte se movían algunos mástiles; no hacía falta tener prismáticos para reconocerlos y contarlos: sabíamos muy bien a quién pertenecían.

A través de los ojos de buey del "Takoma", gran parte de la tripulación observó cómo el barco se metía en el canal de entrada. Allá afuera se produciría el fin. ¿Cuál sería ahora el destino de aquella tripulación sin barco?

Entretanto, el "Takoma", sin que lo notase nadie, se había alejado, para encontrarse veinte minutos después fuera del puerto. El "Spee" se había desviado del canal y echado anclas por última vez fuera de las aguas territoriales, hundiéndose el áncora en el fondo. Allí terminó la vida de aquel barco de guerra, allí terminaba su actitud bélica.

Se detuvo el motor y se unió el cable de la espoleta a la batería de acumuladores. Los pocos tripulantes se reunieron en el puente alrededor del comandante; se estableció la cone-

xión final que provocaría la explosión. Dentro de treinta minutos, quedaría destrozado el barco.

Se arrió la bandera de guerra del tope; las unidades enemigas se acercaron al 'Spee". Del casco se desprendió un bote, en el que se encontraba nuestro comandante.

Salió del puerto un remolcador del gobierno, que se arrimó al "Takoma", pues éste había abandonado la bahía sin permiso oficial. Pero el capitán del "Takoma" insistió en que volvería. En vista de esa promesa, el remolcador se separó y se detuvo a algunos centenares de metros de ambos navíos alemanes.

En aquel momento, se ocultaba detrás del horizonte el rojo sol; el Río de la Plata se nos mostraba en su aspecto más bello. Las olas, pequeñas y apenas perceptibles, generalmente de color amarillo, estaban cubiertas de plata líquida. Ni el más mínimo viento se movía a aquella hora. Brillaba un cielo azul, claro y puro, en esas últimas horas del día; una nube aislada nos cegaba con su límpido color de oro. Hasta la naturaleza parecía esperar ansiosamente los próximos minutos, reteniendo el aliento. Apenas había desaparecido el rojo sol por debajo de las aguas, cuando desgarró el aire la primera explosión. Con un horrible eco, resonó por encima del agua; a cortos intervalos produjeron las otras su propia conmoción.

Se habían abierto las válvulas, el 'Spee" se hundía lentamente en las aguas del Río de la Plata, asentándose sobre el fondo. De repente, se produjo la más fuerte explosión, que azotó el aire y castigó los tímpanos. La torre de popa había saltado por los aires.

Algunos pedazos subieron a más de cien metros de altura, cayendo después en el agua a gran distancia. Se hundió la chimenea; resonaron sordamente las explosiones de la sala de máquinas. Por razones desconocidas, la explosión no hizo saltar la torre de proa, sólo que los cañones se desprendieron y se hundieron.

Muy pronto aparecieron las primeras llamas a bordo, elevándose a gran altura, hicieron presa del combustible que se había esparcido por el agua al salir de los bunkers y convir-

cerca al "Spee" en una gigantesca hoguera. Toda parte del barco que se encontraba por encima del agua fué presa de las llamas.

Se produjo en nosotros una rabia sorda. ¡Qué duro, qué injusto era el destino de aquel barco solitario! Reconocimos la superioridad numérica del enemigo, apretamos los dientes amargamente. ¡Habíamos sido demasiado débiles, habíamos estado solos! ¡Si hubiéramos tenido un barco más, no hubiera ocurrido aquel trágico fin!

Nuestros pensamientos volaban hacia la patria lejana, que luchaba duramente. Nuestra flota, que no era muy importante, había perdido otro barco. ¿Valían la pena nuestro esfuerzo y nuestro sacrificio? ¿Cuándo lo sabríamos?

Hacía ya mucho tiempo que el Sol se había hundido por debajo del horizonte, como si quisiera apartarse del lugar de destrucción; como a escondidas, llegó la noche, arrojando un casto manto sobre el agua, la tierra y los barcos. Observábamos con tal atención las llamas de nuestro navío que no notamos la llegada de dos remolcadores y una gabarra al costado del "Takoma". Ni siquiera vimos la vuelta del comandante.

Se acercó nuevamente el remolcador del gobierno uruguayo, discutió otra vez nuestro comandante, quien ordenó finalmente a su tripulación que se metiera en las pequeñas embarcaciones que acababan de llegar. Quedó vacío el "Takoma", que volvió al puerto, escoltado por el remolcador.

Ahora se encontraba la tripulación sola en las aguas; allí, iluminando la escena, estaba nuestro barco convertido en antorcha. Nuestro comandante, con ojos afiebrados, seguía aquella obra de destrucción. Sin navío y sin patria, el futuro era algo obscuro para nosotros. Sin embargo, el comandante había tenido en cuenta esa posibilidad durante las últimas conferencias en tierra. Para él, el destino de su tripulación era tan importante como el barco mismo. Su próximo objetivo consistía en asegurar nuestro futuro.

Los remolcadores empezaron a avanzar, por las débiles chimeneas salía un humo compacto. El polvo de carbón quedaba pegado en la garganta. Hacia popa, ardía nuestro barco, destruído por su propia tripulación, sin que el enemigo hu-

biera podido vencerlo. Se encontraba allí en el fondo, cumpliendo la última orden de la patria.

Por el ancho estuario, se dirigían aquellas tres embarcaciones hacia Occidente, llevando los mil hombres de nuestra tripulación a Buenos Aires. Las nubes que el viento llevaba hacia Oriente adquirían a poca altura sobre el horizonte un color rojo sangre, indicándonos durante largo tiempo, mientras se hundían bajo el agua, el lugar de la destrucción.

La velocidad con la que se habían precipitado los sucesos durante los últimos días no nos dejó dormir. Durante varios meses habíamos escapado a la persecución del enemigo; ahora todo había terminado. No podíamos volver a la patria por mucho tiempo, por ahora nos dirigíamos a la Argentina. ¿Qué sorpresas nos esperaban allí? ¿Nos internaría el gobierno argentino? Nuestro futuro era todavía muy obscuro.

Se contaron detalles del viaje y de la batalla, renovándose su recuerdo. Los últimos días, las últimas horas, hasta los últimos minutos se repitieron ante un círculo de curiosos que nunca disminuía. A bordo, ninguno había tenido posibilidad de conocer todos los aspectos de nuestra actividad, lo que significa que tampoco podía conocer a todos los que compartían la vida a bordo. Empezamos a admirarnos de la cantidad de personas que había alojado nuestro barco, de la carencia de impactos de los numerosísimos torpedos que el enemigo había tirado sobre nosotros y de que las granadas enemigas, tres veces superiores en número a las que arrojamos nosotros, hubieran producido tan pocas pérdidas.

Poco a poco nuestro uniforme blanco adquirió un tono gris y se manchó de grasa; nuestro equipaje, junto con la vestimenta, se encontraba en otra embarcación y llegaría después de nosotros. No teníamos con que apagar la sed, matamos el hambre cantando y relatando nuestras aventuras.

Sin desviarse del rumbo, prosiguieron aquellas embarcaciones su viaje por el río.

EN BUENOS AIRES

SÓLO cerca de la madrugada, se acurrucaron aquí y allí algunos marineros, intentando dar un poco de descanso al cuerpo. El frío de la noche no dejaba dormir y además no estábamos acostumbrados a las oscilaciones de aquellas gabarras. Por Oriente, empezó lentamente aquel día, en el que debíamos llegar a nuestro destino. Apareció el piloto de la gabarra, que comenzó a prepararse su desayuno. Cedió la aurora el paso al día.

Con un tubo de plata, sorbía el piloto el líquido contenido en un extraño recipiente: parecía la piel endurecida de una pera. La bebida se preparaba con agua caliente. ¿Qué sería eso? Muchos de nosotros nos imaginábamos que fuera opio y esperamos que aquel hombre se echara muy pronto para dormir y soñar. Nos extrañamos que hiciera eso al levantarse. ¿No es la noche la mejor oportunidad para ello? Sin embargo, parecía gustar al píloto, teníamos la impresión de que era muy refrescante.

Mediante signos, tratamos de iniciar una conversación. Llamaba mate a aquella bebida, sin que nosotros pudiéramos imaginarnos lo que significaba eso. Algunos recordaron haber tomado una tisana que en Alemania se llamaba yerba mate, pero que se bebía de manera enteramente distinta. Nos ofreció aquel recipiente para beber, sin cambiar el tubo de plata. En nuestro país, cada uno tiene su taza, pero en esta tierra, por lo visto, todavía no se había llegado tan lejos. El líquido tenía un gusto muy amargo, no podíamos comprender cómo alguien se entusiasmara por ello. Ciertamente, debía ser

alguna sustancia para dipsómanos que nosotros no conocíamos y que, abusando de ella, debía tener efectos nocivos sobre la salud; agradecimos la oferta, pero nos negamos a beber más. ¡Cómo estimaríamos más adelante el mate!

Durante muchas horas siguieron aquellas embarcaciones su camino hacia Occidente, sin dejar de oscilar. No se repartieron ni el desayuno ni la comida del medio día. Pasamos otra vez delante de una boya de tierra y nos acercamos a un puerto. ¿Qué destino nos esperaba allí?

Después de dos horas más, de entre un jirón de niebla casi cuadrado, observamos los primeros edificios: ¡Buenos Aires!

Nuestras miradas absorbían el cuadro, que cada vez se hacía más claro. Salieron a nuestro encuentro algunos botes, pues se conocía nuestro arribo. Llegó el momento en que entramos en el puerto; poco después nos encontrábamos en la ciudad. Se trajeron cajas con bananas y otras frutas; con hambruna nos echamos sobre ellas.

Descendimos en la Dársena Norte. Nos pesaban los miembros, rígidos por la carencia de movimiento. Se nos llevó detrás de un gran edificio, donde debimos esperar. Con los primeros argentinos que aparecieron, tratamos de iniciar una conversación, la más sencilla posible; ellos coleccionaban toda clase de emblemas e insignias. Los alemanes radicados en la ciudad nos enviaron el primer bocado. Después de algunas horas, se nos condujo al patio, en el edificio de la Dirección de Inmigración: finalmente nos encontrábamos realmente en la Argentina.

Allí en el Hotel de Inmigrantes, el personal trabajaba ya duramente, preparando la primera comida caliente para nosotros. Aquellos mil hombres, después de un largo período de ayuno, tenían un hambre canina.

No sabíamos nada de seguro sobre nuestro futuro alojamiento. Pero algunos de nuestros camaradas estaban exacta y completamente enterados y hablaban de un alojamiento en masa. ¡Ya lo veríamos! Cuando nos indicaron nuestro alojamiento y nos encontramos en una sala con trescientas camas,

casi perdimos el valor. Pero eran camas y no hamacas. ¡Dormiríamos como en el paraíso!

Mientras tanto, se había repartido la ropa de cama; poco después de la cena, los tripulantes se encontraban ya en ellas; los muy fuertes empezaron en seguida a serruchar los primeros troncos. Muy pocos fueron los que intentaron examinar el edificio y sus cercanías, pero como no parecía existir un despacho de bebidas, volvieron muy pronto a los lechos.

Fuera de la comida y de la limpieza de la sala, los sucesos de los días siguientes no tenían ya ninguna importancia. Recuperamos el sueño que habíamos perdido durante largos meses de nuestro viaje. Dormíamos después del desayuno, de la comida y de la cena. Entretanto, empezamos a notar el efecto del cálido clima. Ya no estábamos en el mar, donde las temperaturas extremas se equilibran mutuamente.

Nos distraía en la mañana la llegada de los vendedores de periódicos. Después de mucho tiempo, teníamos finalmente un diario en las manos. No podíamos entender mucho del contenido, pues ninguno entendía el idioma nacional. Muy pocos de nosotros, con el español aprendido en la escuela, conversaba miserablemente con nuestros huéspedes.

En el interin, nuestro comandante iba de una conferencia a otra.

Faltaban muy pocos días para Navidades; escribimos las primeras cartas a la patria lejana. Los parientes de los tripulantes se preocupaban por su situación, por haber estado varios meses sin noticias, lo mismo que nos había pasado a nosotros.

Finalmente, después de muchas horas de duda y de impaciencia, durante una revista, el comandante nos expresó su opinión y algunos de sus proyectos. No hacía falta que hablara muy claramente, todos sabíamos cómo estaban las cosas. Se refirió a artículos periodísticos en los que se le atacaba, arrojando barro sobre su persona. Finalmente, dijo aquellas palabras misteriosas, que no pudimos entender, que en aquel momento no nos revelaron su sentido, sin que nosotros pudiéramos comprender lo decisivo y lo trágico que contenían: "Demostraré a esos plumíferos el honor alemán."

En seguida, funcionarios argentinos tomaron nuestros datos personales, entregándonos los correspondientes pasaportes. Supimos que el gobierno argentino nos había internado de acuerdo con la convención de La Haya.

Veinte de diciembre de 1939. En el curso de aquella mañana se requirió a nuestro comandante. Estaban cerradas todavía las puertas y ventanas de su dormitorio. Como se sabía que la noche anterior había vuelto muy tarde de una conferencia, nadie se decidió a llamarlo. Dos horas después, fué necesaria nuevamente su presencia por un asunto importante. Había que despertarlo. Seguía cerrada por dentro la puerta de su cuarto. Los ordenanzas sacudieron la cabeza extrañados: a bordo, el comandante jamás había cerrado la puerta de su camarote. Se golpeó la puerta cada vez más fuerte, cada vez más intensamente, sin que se oyera ningún ruido dentro. Seguía cerrada la puerta; de repente, aquel silencio se convirtió en una horrible sospecha. Después de reflexionar un poco, se rompió la cerradura y abrióse violentamente la puerta. El cuadro que se ofreció entonces a la vista de los que se encontraban allí los hizo palidecer, detuvo su corazón durante una fracción de segundo, los hizo callar horrorizados. Nuestro comandante yacía muerto en su cuarto. Se había suicidado durante la noche.

Con una velocidad increíble, cundió aquella noticia por todas las salas y los patios de aquel edificio. Con una mirada que expresaba nuestra incredulidad, dábamos vuelta por allí. La noticia nos oprimía, nos hacía perder el sentido, nos apretaba como un peso gigantesco, nos inducía al silencio. ¡Nuestro comandante estaba muerto! ¡No podía ser verdad! Todavía, ayer por la tarde, lo vimos cuando volvía de la ciudad, nos había hablado unas pocas horas antes, hacía poco, lo vimos acercarse a nosotros. ¡Y ahora estaba muerto! ¿Ya no pasaría revista? ¿Ya no nos daría explicaciones sobre la Argentina y sus habitantes, sobre su trabajo, sus deseos y sus esperanzas? Libremente había abandonado la vida, demostrando lo que es el honor alemán. Al principio, al experimentar la primera punzada de aquel dolor, nos pareció injusto, inútil, pues creíamos que su vida era demasiado valiosa, que su

equivalía a desperdiciar inútilmente años, llenos de [illegible] de potencia. Perdíamos un camarada, un padre, un [illegible] que había comprendido nuestras alegrías y nuestras ne[illegible] que había sabido siempre utilizar nuestras fuerzas, [illegible]ando y sobreponiéndose a nuestras debilidades.

Rápidamente se extendió por toda la ciudad la noticia de [illegible] muerte de nuestro comandante. Al poco tiempo empezaron [illegible] llegar las primeras coronas.

Los oficiales de nuestro navío hacían guardia de honor [illegible] el cadáver. El féretro estaba rodeado de una gran alfom[illegible] de flores y cubierto por la bandera de guerra. La gorra [illegible] el sable anunciaban que allí descansaba un oficial alemán.

Ahora interpretábamos sus últimas palabras. También com[illegible]endíamos la razón por la cual había pedido la última ban[illegible] que se había izado en nuestro navío.

Desfiló toda la tripulación delante del féretro, saludán[illegible]olo por última vez, observando sus rasgos por vez postrera, [illegible] debían quedar en nuestra memoria como marcados al rojo.

Se había dispuesto el entierro para el día siguiente. Muy pocos de nosotros obtuvieron permiso para acompañarlo hasta el cementerio. Ante las puertas de la Dirección de Inmigración, se había reunido una gigantesca muchedumbre que compartía nuestros sentimientos. La familia del comandante, que se encontraba en Alemania, pasaría una Navidad trágica.

Cinco coches conducían las flores y coronas; el sexto llevaba el féretro con los restos mortales de nuestro comandante. Participaron en el entierro representantes del ejército y de la marina argentinas; una muchedumbre inmensa manifestó su condolencia.

Con emotivas palabras, hablaron diversos oradores en la tumba, refiriéndose a los éxitos y los sufrimientos del muerto. Millares de ojos se humedecieron. Parecía no tener fin la fila de los que querían despedirse, con tres puñados de tierra, de aquel hombre que durante tantos meses había sido nuestro comandante, en cuyo tiempo se sacrificó a sí mismo, a su navío y a la tripulación, cumpliendo las órdenes de la patria y que en las últimas difíciles semanas de navegación había cui-

dado de nosotros y trabajado por nuestro bien como si fuera un padre.

Sólo al observar los acontecimientos posteriores, comprendimos enteramente la voluntad de sacrificio y el sentido del acto de nuestro comandante. Su último paso ponía a salvo su honor; su vida terminó con la de su barco. Después de haber llevado a buen puerto a su tripulación, sabiendo que estaba en lugar seguro, emprendió libremente, valientemente, comprendiendo en toda su extensión el alcance de su acto, el camino de todo auténtico marino.

Con el espíritu, vemos otra vez nuestro acorazado "Admiral Graf Spee", sin su tripulación y sin todo aquello que lo hacía valioso, esperando la destrucción; vemos sobre el puente a nuestro capitán que se encuentra allí como el amo de su barco; vemos cómo arde y se hunde nuestro navío, mientras él permanece en su puesto; erguido y valiente, vemos cómo se hunde en las aguas, como el hombre, como el héroe, en que le convierten su vida y su muerte.

Al recordar nuestro barco, resuena eternamente el nombre del más fiel de los superiores, del camarada y amigo:

Hans Langsdorff.

INFORME DEL ALMIRANTAZGO INGLES SOBRE LA BATALLA DE PUNTA DEL ESTE

El encuentro

El encuentro se llevó a cabo el 13 de diciembre de 1939, a 240 millas marinas al este del cabo Santa María. El vapor "Doric Star", que nueve días antes había sido hundido por un acorazado de bolsillo cerca de la parte sudoeste de la costa de Africa del Sur, tuvo tiempo de anunciar el ataque, por lo que podía suponerse que el atacante trasladaría su campo de operaciones probablemente al Río de la Plata. El comodoro Hardwood calculó por ello bastante exactamente que el barco alemán se encontraría por allí en la mañana del 13 de diciembre. Concentró en aquella zona, desde el día anterior, sus tres cruceros (barco insignia de la escuadrilla era el "Ajax") en un frente de una extensión de dos mil metros; dejó a sus capitanes la mayor libertad de movimiento al darles la orden de "mantenerse a una distancia efectiva de fuego".

La línea inglesa, "Ajax", "Achilles y "Exeter" se movía con una velocidad de catorce millas marinas en dirección ONO, cuando se descubrió por babor (es decir, en dirección NO) una columna de humo; en seguida se envió al "Exeter" en misión de reconocimiento; eran exactamente las 6 horas 14 minutos. Dos minutos después telegrafió que se trataba muy probablemente del barco buscado y que tenía el mismo rumbo: OSO. Conforme a lo que se había previsto, aumentaron los cruceros su velocidad; el "Exeter", el más fuerte de los tres cam-

bió el rumbo hacia el Oeste. Al principio, los otros dos mantuvieron su curso, virando un poco después hacia babor, para disminuir así la distancia que los separaba del enemigo.

Luego de otros dos minutos (6 horas 18 minutos) el "Graf Spee" abrió el fuego; una de sus torres, de tres cañones cada una, tiraba sobre el "Exeter", las otras dos sobre los cruceros ligeros. La distancia era aproximadamente de unas diez millas marinas, pero disminuía a ojos vistas. Después de dos minutos respondió el 'Exeter", al principio con las dos torres de proa (cuatro cañones de 2 centímetros) y casi en seguida con las de popa. Este fuego pareció molestar al enemigo, el cual, después de una o dos salvas, apuntó hacia el "Exeter", horquillándolo con la tercera. Por su parte, el "Achilles" y el "Ajax" abrieron el fuego al instante con gran precisión a las 6 horas 21 minutos y a las 6 horas 23 minutos respectivamente.

A las 6 horas 23 minutos, una granada de veintiocho centímetros cayó a muy poca distancia del centro del "Exeter", atravesó la chimenea, destruyó un reflector y cortó los cables eléctricos de la dirección de fuego. Y produjo numerosas bajas entre los tripulantes encargados del servicio de torpedos. Un minuto después, otro impacto de una granada, también de veintiocho centímetros, puso fuera de combate a la torre B; las esquirlas volaron por el puente, hiriendo o matando a todo el personal que se encontraba allí, excepto el capitan y dos marineros. Al punto se trasladó el mando de la nave a la sección prevista para estos casos en el interior del barco, encontrándose que también allí había sido destrozada por el fuego enemigo. Mediante una cadena de ordenanzas, se impartieron las órdenes desde allí al timón manual. Otros dos impactos produjeron algunos destrozos en la parte de proa. Mientras tanto, los dos cruceros menores se habían ido acercando a la embarcación alemana, cerrándole el camino y concentrando con éxito su fuego sobre ella, obligándola a repartir su fuego, lo que fué un gran alivio para el "Exeter". La artillería media del "Graf Spee" obtenía éxitos medianos, dirigiendo su fuego alternativamente sobre ambos cruceros ligeros.

A las 6 horas 32 minutos, disparó el "Exeter", a una distancia de seis millas, dos torpedos. Pero en aquel momento,

cubierto el enemigo por el fuego de artillería, viró 150 grados hacia babor, se ocultó tras una cortina de humo y emprendió su desdichada retirada hacia Punta del Este.

Alrededor de las 6 horas 36 minutos, tenían ambos cruceros ligeros una velocidad de veintiocho millas marinas por hora. A las 6 horas 38 minutos, el "Ajax" lanzó al aire, mediante la catapulta, su avión de reconocimiento, que empezó a volar alrededor de él, para apoyar la artillería. El "Exeter" queda fuera de combate.

Cuando el "Exeter", a las 6 horas 38 minutos, viró hacia estribor para poder arrojar sus torpedos, recibió dos impactos de granadas de veintiocho centímetros; uno de ellos inutilizó la torre A, mientras que el otro ocasionó perjuicios considerables, provocando, además, un gran incendio en el entrepuente. Desde el "Ajax" se le vió desaparecer entre un mar de humo y llamas, creyendo todos que se había hundido. Sin brújula, sin posibilidad de transmitir automáticamente las órdenes, con fuego a bordo, inundados algunas de sus compartimientos, con una inclinación de siete grados, mientras la proa se hundía en el agua, permaneció en su puesto, virando para poder utilizar contra el enemigo la torre de popa, la única capaz de funcionar todavía. Así se mantuvo casi una hora, aunque debió disminuir su velocidad por las averías que había experimentado en la proa. A las 7 horas 30 minutos dejó de funcionar la última torre por haberse inundado la santabárbara; a las 7 horas 40 minutos abandonó la lucha para reparar los desperfectos que había sufrido.

El "Graf Spee" se dirige hacia el Oeste

A las 6 horas 40 minutos, una granada estalló sobre el agua, a la altura del puente de mando, hiriendo las esquirlas al capitán del "Achilles", a varias personas que se encontraban sobre el puente y matando a cuatro marineros. Debió abandonarse el puente y dirigirse a la sección especial prevista para estos casos.

Al mismo tiempo, el "Graf Spee" se ocultó detrás de una

cortina de humo, viró hacia el Oeste e inició la retirada, que debía durar todo el día. Los dos cruceros ligeros, que tenían en aquel momento una velocidad de treinta millas marinas, se desviaron un poco hacia el NO.

A las 6 horas 56 minutos cambiaron ambos cruceros el rumbo hacia estribor, para poder hacer fuego con toda su artillería. El enemigo varió un poco el curso y se ocultó otra vez tras una cortina de humo, como si quisiera desprenderse de esa manera de sus perseguidores. Repitió esa misma maniobra varias veces.

A las 7 horas 10 minutos, la distancia entre el enemigo y los dos cruceros ligeros era todavía de ocho millas marinas. A pesar del peligro de no poder utilizar las torres de popa, ordenó el comodoro Hardwood virar un poco hacia babor, para disminuir esa distancia tan pronto como fuera posible. Otra vez se ocultó el "Graf Spee" detrás de una cortina de humo, viró enérgicamente hacia babor (7 horas 16 minutos), como si quisiera dar el golpe de gracia al "Exeter"; pero después de cuatro minutos viró nuevamente hacia NO, para dirigir toda su artillería sobre los cruceros ligeros, que le molestaban, y que entretanto se habían colocado a una distancia de 5,5 millas marinas. Se horquilló el "Ajax", sin poder consignar ningún impacto; la artillería media de la embarcación alemana tiraba irregularmente y sin precisión.

A las 7 horas 20 minutos viraron nuevamente ambos cruceros ligeros hacia estribor para poder utilizar todos sus cañones; su fuego era rápido y seguro, observándose un incendio en el centro del barco enemigo. A las 7 horas 24 minutos viró un poco más el "Ajax" hacia estribor para poder tirar sus torpedos de babor desde una distancia de 4,5 millas marinas, pero el enemigo, después de haberse envuelto otra vez en una cortina de humo, los evitó con una hábil maniobra.

A las 7 horas 25 minutos cayó una granada de veintiocho centímetros en el "Ajax", que puso fuera de combate a las torres X e Y, disminuyendo en la mitad su potencia de fuego. A pesar de ello, cambiaron de rumbo ambos cruceros dirigiéndose hacia el Oeste para acortar la distancia.

(7 horas 28 minutos). De acuerdo a una información del

avión de reconocimiento, según la cual el "Graf Spee" había disparado tres torpedos, el comodoro Hardwood se decidió a virar aun más. Los cruceros se dirigieron entonces directamente sobre el enemigo, disminuyendo la distancia a ojos vistas. Por casualidad quedó inutilizado uno de los cuatro cañones de que aún disponía el "Ajax". Muy pronto, sin embargo, el "Graf Spee" tomó nuevamente rumbo al Oeste, envolviéndose en una nube de humo y siguiendo un curso en zigzag. A las 7 horas 36 minutos viró nuevamente, para poder alcanzar con su artillería a los cruceros ligeros, que no se dejaron impresionar por ello, siendo la distancia, a las 7 horas 38 minutos, sólo de cuatro millas marinas.

Pero en aquel momento se observó que escaseaban las municiones, por lo que el comodoro Harwood ordenó que se procediera cautelosamente para poder utilizarlas mejor durante un probable combate nocturno. Obedeciendo estas órdenes, se rodearon ambos cruceros de una nube de humo y viraron, exactamente en el momento en que caía una granada de veintiocho centímetros sobr el mástil del "Ajax", matando parte del personal y destruyendo la antena de telegrafía. A pesar de ello, el "Graf Spee" no intentó perseguir los cruceros ingleses, sino que prosiguió su retirada en dirección Oeste a una velocidad de veintidós millas marinas por hora. En cuanto hubo aumentado la distancia, los dos cruceros emprendieron la persecución para no perder contacto con el enemigo.

La retirada del "Graf Spee"

A las 8 horas, el "Ajax" y el "Achilles", a una distancia de unas quince millas, uno por babor y otro por estribor, perseguían al "Graf Spee". El "Exeter", más allá del horizonte, se alejaba lentamente en dirección SO.

A las 9 horas 15 minutos, en circunstancias sumamente difíciles, tomó el "Ajax" a su avión de reconocimiento, sin experimentar ningún contratiempo. El comodoro Hardwood llamó al crucero "Cumberland", estacionado en las islas Malvinas, y que estaba ya en viaje. El Almirantazgo ordenó al crucero de batalla "Renown", así como al portaaviones "Ark Royal", que

se dirigiera inmediatamente al río de la Plata. Se aprovechó la circunstancia de encontrarse ambas embarcaciones cerca de allí, estando el último a unas 300 millas de distancia.

A las 10 horas 5 minutos el "Achilles" se había acercado hasta una distancia de 11,6 millas marinas; el enemigo hizo fuego sobre él, en dos salvas, utilizando la torre de proa, lo que demostró al parecer que la torre de popa no funcionaba. La segunda salva cayó bastante cerca, por lo que el "Achilles" se ocultó detrás de una nube de humo y viró hasta aumentar la distancia.

El resto del día pasó sin que se produjeran grandes novedades. A las 21 horas 15 minutos, cambió de rumbo el "Graf Spee", abriendo el fuego sobre el "Ajax" a una distancia de trece millas marinas. El crucero ligero inglés se ocultó tras una cortina de humo y viró para alejarse.

Después de pasar la isla de Lobos, cuando fué evidente que el enemigo se proponía meterse en el Río de la Plata, se ordenó al "Achilles" que mantuviera el contacto, mientras el "Ajax" navegaba hacia el sur del Banco Inglés para vigilar aquella posible puerta de escape.

A las 20 horas 48 minutos viró el "Achilles" hacia N. para colocarse en una posición ventajosa a la luz del crepúsculo, aumentando al mismo tiempo la velocidad para no perder el contacto. Nuevamente, cambió de rumbo el "Graf Spee", abriendo el fuego con sus cañones de veintiocho centímetros sobre su perseguidor que respondió y se ocultó detrás de una cortina de humo para poder alejarse lo suficiente con toda seguridad.

A las 21 horas 26 minutos se ocultó el "Graf Spee" detrás de una cortina de humo para desprenderse de sus perseguidores; como no lo consiguira, hizo fuego sobre el "Achilles", que viró para evitarlo. Dos veces más, a las 21 horas 40 minutos y a las 21 horas 43 minutos hizo fuego sobre el mismo crucero ligero, sin que éste respondiera.

A las 22 horas 2 minutos, la distancia era de 5 millas. Parecía evidente que el "Graf Spee" pasaría al norte del Banco Inglés. Como la visibilidad había empeorado por efecto del

[illegible] y de las nubes, el "Achilles" se dirigió hacia el Sur para [illegible] el "Graf Spee" quedara entre él y las boyas de entrada al [illegible]erto de Montevideo. El "Graf Spee" echó anclas en la rada [illegible]guaya a la 0 horas 10 minutos.

Artillería y tubos lanzatorpedos de los cuatro barcos

	4 cm.	4,7	10,2	15,2	20,3	Tubos lanzatorp.
"Exeter"	8	4	8	—	6	6
"Ajax"	—	4	8	8	—	8
"Achilles"	—	4	8	8	—	8
Total	8	12	24	16	6	22
"Graf Spee"		8	6	8	6	8

INDICE

Introducción 9
En la vanguardia 11
Se inician las hostilidades 35
En el estrecho de Mozambique 69
De nuevo en las costas de América 127
Zafarrancho de combate 139
Montevideo 175
En Buenos Aires 187
Informe del Almirantazgo inglés sobre la batalla naval de Punta del Este 193

Este libro se terminó de imprimir el día 10 de noviembre de 1954 en los talleres PELLEGRINI, IMPRESORES, Alvarez Jonte 2315, Buenos Aires.

GERHARD HARMUTH
Y GEORG SCHWALBE

El "GRAF SPEE" EN EL MAR

De Kiel a Punta Del Este

LAS AVENTURAS DEL FAMOSO ACORAZADO ALEMAN Y SU TRA- [illegible] FIN EN EL RIO DE LA PLATA